Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

МОРСКОЙ ФЛОТ

Орган Министерства морского флота СССР и ЦК профсоюза рабочих морского транспорта

№ 46 (639) год издания 8-й | Суббота, 10 июня 1950 г. | ЦЕНА 40 КОП.

СЕГОДНЯ В НОМЕРЕ:

Больше заботы о культурном досуге моряков

Большевистская партия и советское правительство проявляют неустанную заботу об удовлетворении культурно-бытовых потребностей советских людей. Эту заботу постоянно чувствуют и наши моряки. Экипажи многих судов имеют в своем распоряжении библиотеки, музыкальные инструменты, различный культинвентарь, киноаппаратуру. Все это предоставлено морякам для того, чтобы они могли интересно и содержательно провести свободное от работы время.

Как известно, культурный досуг — одна из форм идейно-политического воспитания людей, и к этому делу не следует относиться формально. Нельзя забывать, что хорошо поставленная культурно-массовая работа способствует достижению высоких производственных показателей. Ведь непреложным остается тот факт, что там, где начальствующий состав, партийные, профсоюзные и комсомольские организации по-большевистски заботятся о культурном обслуживании моряков, там успешно решаются и производственные задачи.

Для проведения живой и разнообразной культурно-массовой работы у нас есть все возможности. Библиотеки судов систематически пополняются новинками художественной и политической литературы. Только моряки одного Балтийского пароходства прочитали в прошлом году свыше 130 тысяч разнообразных книг. Помимо библиотек на флоте имеется около двухсот кинопередвижек. Читая книги, просматривая новые кинофильмы, моряки активно участвуют в обсуждении произведений советского киноискусства и литературы.

Хорошо организован досуг моряков на пароходе «Ярославль». Культурно-массовая работа на этом судне проходит целеустремленно. Она направлена на воспитание у членов экипажа высоких моральных качеств, любви к социалистической Родине. На пароходе «Ярославль» есть хорошая библиотека. Кроме того, здесь оборудован радиотрансляционный узел, выпускается радиогазета. Команда парохода регулярно просматривает кинокартины, своевременно узнает об успехах социалистического строительства, о важнейших международных событиях.

Немало примеров полезной инициативы в организации культурного досуга моряков можно найти и на других судах морского флота. Полнокровной жизнью живет экипаж танкера «Кремль». Партийная организация и судовой комитет профсоюза проявляют много заботы о содержательном отдыхе экипажа. Моряки теплохода «Кремль» регулярно слушают лекции, доклады. Находясь в далеком плавании, кружок самодеятельности дал ряд концертов, физкультурный коллектив экипажа провел шесть спортивных соревнований, пять шахматных турниров. Моряки просмотрели 48 советских кинофильмов.

Но было бы неправильным говорить, что так обстоит дело на всех судах. К сожалению, кое-где об отдыхе моряков не проявляют должной заботы. Бывает так, что, сменившись с вахты, моряк не может найти хорошую книгу, поиграть в шахматы, посмотреть кинофильм. Неприглядная картина с организацией досуга моряков наблюдается, например, на пароходе «Маршал Толбухин» и теплоходе «Кальмиус». Здесь не создано сколько-нибудь благоприятных условий для культурного отдыха моряков. Имеющиеся на этих судах красные уголки не оборудованы, в них неуютно. После вахты моряки не знают, чем заняться, так как фактически они предоставлены самим себе.

Серьезные недостатки в культурном обслуживании моряков об'ясняются оторванностью бассейновых комитетов профсоюза моряков от жизни судовых экипажей. Политотделы пароходств и бассейновые комитеты мало занимаются проверкой состояния культурно-массовой работы на судах, не заслушивают докладов первых помощников капитанов о руководстве этим участком работы, не интересуются содержанием репертуара художественной самодеятельности. Инструктора политотделов мало оказывают практической помощи судовым партийным и комсомольским организациям в деле культурного обслуживания моряков.

Разумеется, мириться с этим нельзя. Первейшая задача политотделов и профсоюзных комитетов состоит в решительном улучшении культурно-массовой работы на флоте, в организации для моряков содержательного отдыха. Для этого политотделам необходимо систематически проводить инструктаж первых помощников капитанов, секретарей партийных и комсомольских организаций по вопросам культурно-массовой работы на флоте, обобщать и распространять опыт лучших коллективов, добиваться регулярного обеспечения их репертуарным материалом. Коллективы судов должны получить все необходимое для художественной самодеятельности моряков.

Многое должны сделать комсомольские организации. Как известно, у нас на флоте преобладает молодежь, желающая провести интересно и содержательно свой досуг. Нужно секретарям комсомольских организаций судов энергично взяться за дело, вовлечь молодежь в кружки самодеятельности, в активное обсуждение прочитанных книг, в проведение тематических вечеров отдыха, посвященных отдельным вопросам советской литературы, живописи, музыки. Несомненно, такому мероприятию должно предшествовать предварительное ознакомление моряков в музеях, на выставках и в лекториях с произведениями классиков русской и советской литературы, музыкой и живописью. И в этом большую помощь должны оказать им помощники начальников политотделов по комсомолу, им следует проявить заботу об организации экскурсий, проведении обзорных лекций по искусству и литературе.

Немало могут сделать клубы и дома культуры моряков в обеспечении моряков интересным и содержательным отдыхом. Они имеют все возможности для организации концертных бригад из участников художественной самодеятельности клубов. А выступления этих бригад непосредственно на судах помогут морякам хорошо использовать свободное от вахт время.

Политотделам и бассейновым комитетам следует также привлечь клубы к проведению семинаров судовых организаторов художественной самодеятельности руководителей музыкальных кружков и оказанию им квалифицированной методической помощи. Чтобы эти семинары принесли больше пользы, нужно использовать все художественные силы клубов. Здесь нельзя ограничиваться поверхностными об'яснениями того, что необходимо делать на судах для хорошего проведения досуга. На этих семинарах следует конкретно изучить, как организовать и руководить кружками самодеятельности, как лучше использовать имеющийся культинвентарь, наглядно ознакомить с репертуарным материалом.

Не менее важное значение в организации досуга имеет также и снабжение судов культинвентарем.

Без книг, спортинвентаря, музыкальных инструментов и настольных игр на судне нельзя создать условия для интересного отдыха. Профсоюзным бассейновым комитетам необходимо добиваться, чтобы ассигнования на приобретение культинвентаря использовались правильно и по прямому назначению. На каждом судне должен быть необходимый культинвентарь. Надо решительно покончить и с халатным отношением к его хранению. Ведь нередко многое из того, что направляется на суда, быстро портится и уничтожается. Происходит это потому, что первые помощники капитанов, судовые комитеты и комсомольские организации не ведут учета имеющегося культинвентаря, не заботятся о его сохранности.

Правильно поступил Азовский бассейновый комитет, организовав ремонт культинвентаря. Такое мероприятие не только продлит срок его службы, но и позволит сэкономить немалую сумму денежных средств. Неплохо было бы распространить эту инициативу и в других бассейнах.

Весьма важно наладить на судах спортивную работу. Здесь большую инициативу следует проявить бассейновым советам общества «Водник». Надо сказать, что до сего времени этой инициативы пока не чувствуется. В запущенном состоянии находятся подготовка значкистов ГТО, развитие таких массовых видов спорта, как плавание, хождение на шлюпке, на веслах и под парусом.

Не устранены еще на отдельных судах недостатки и в улучшении бытовых условий моряков. Есть случаи, когда вместо систематического контроля за санитарным состоянием судна кое-где устраивают так называемые декады чистоты, как это вздумали сделать, например, на теплоходе «Бесстрашный» (пароходство Каспфлот). Однако эта вредная затея не нашла отпора со стороны партийной организации судна. Нужна не кампанейская, а постоянная борьба за чистоту и культуру на судах. Этого требует Устав службы на судах морского флота Союза ССР.

Повседневная забота об удовлетворении растущих культурных запросов советских моряков — одна из важнейших задач политотделов, партийных, профсоюзных и комсомольских организаций морского флота. Этому вопросу они обязаны повседневно уделять серьезное внимание.

НА СТАХАНОВСКОЙ ВАХТЕ

ЛЕНИНГРАД. **(По радио).** Став на стахановскую вахту в честь предстоящей сессии Верховного Совета СССР, коллектив Ленинградского порта 28 мая выполнил план месячной перевалки грузов. Первый район выполнил план на 108 проц., второй — на 112 проц.

Ленинградские портовики обязались переработать до конца года десятки тысяч тонн груза сверх плана.

ВДВОЕ БЫСТРЕЕ ГРАФИКА

Работники Измаильского порта выполнили пятимесячный план на 119 проц. В честь сессии Верховного Совета СССР они приняли новые, повышенные социалистические обязательства.

На-днях у причала порта ошвартовался прибывший под погрузку пароход «Буденный». Для сокращения стояночного времени было решено производить погрузку судна с обоих бортов. Для этого установили два плавучих крана и одновременно применили судовые лебедки. В результате пароход был погружен вдвое быстрее, чем предусматривалось графиком.

Образцы стахановской работы показали крановщики-беспаловцы плавучих кранов тт. Мотин, Хрусталев и Шиян, выполнившие нормы выработки на 160—180 проц., бригады грузчиков тт. Дмитриева и Добревенко, выполнившие норму выработки на 155—160 проц.

За скоростную обработку судна коллектив порта получил благодарность от руководства Северного пароходства.

За экономию и бережливость на флоте

Выполняют обязательства

БОРТ ТЕПЛОХОДА «ГОРНОЗАВОДСК». **(По радио).** Теплоходы «Горнозаводск» и «Рыбновск» вышли с Черного моря на Дальний Восток. Небольшим судам предстоял длительный путь в южных широтах.

Экипажи судов об'явили рейс стахановским и вступили в социалистическое соревнование. Команда теплохода «Горнозаводск» обязалась закончить рейс на двое суток раньше срока, увеличить скорость судна на милю в час, работать два дня в месяц на сэкономленном топливе, доставить Родине сверхплановый груз и содержать все механизмы в отличном состоянии.

Сейчас оба теплохода пересекли тропик. Стоит палящая жара. На «Горнозаводске» четко работают механизмы. Отлично несут вахты третий механик тов. Кондратьев, мотористы тт. Самойленко, Докукин и Волинецкий, помощники капитана тт. Чунь и Сенаторов, матросы тт. Демидов, Демочкин и Молодин. Скорость судна увеличена на одну милю в час. Каждый день приближает нас к тихоокеанским берегам любимой Родины.

В РИЖСКОМ ПОРТУ

РИГА. **(Наш корр.).** Механизаторы и грузчики Рижского морского порта несут стахановскую вахту в честь сессии Верховного Совета СССР. Для того, чтобы ознаменовать открытие сессии новыми производственными успехами, портовики широко внедряют на причалах скоростную технологию погрузки и разгрузки судов.

На-днях в Экспортной гавани ошвартовался пароход «Онега». Организовав разгрузку «Онеги» скоростными методами, портовики закончили работу за 19 часов 30 минут вместо 36 часов по плану.

Отличные результаты достигнуты коллективом Экспортного района и при разгрузке парохода «Рязань». Отвечая на вызов моряков вступить в социалистическое соревнование, портовики дали обещание выгрузить судно досрочно. Судно было разгружено на 21 час досрочно.

НА 25 ЧАСОВ ДО СРОКА

АРХАНГЕЛЬСК. **(По радио).** Работники порта Бакарица, получив сообщение, что пароход «С. Халтурин» станет под погрузку леса, решили обработать судно досрочно.

Едва пароход ошвартовался, как началась скоростная погрузка леса. Благодаря правильной организации работ, умелой расстановке людей и механизмов пароход был обработан на 25 часов раньше срока.

При погрузке судна особенно отличились крановщики тт. Хвиюзов, Мамонов и Чаврин. Перевыполнили нормы выработки и бригады грузчиков тт. Тишенина, Гусева, Зарубина.

ПЕРЕДОВЫЕ БРИГАДЫ

Работники Астраханского морского агентства Каспфлота, широко развернув социалистическое соревнование за достойную встречу первой сессии Верховного Совета Союза ССР, досрочно выполнили майский план переработки грузов.

По-стахановски трудились коллективы двух плавучих кранов. Выполнили взятые на себя социалистические обязательства крановщики тт. Никанов, Козулев, Гвоздков, Кобзев, Красиков, Бахмутов, Тимофеев, бригады рабочих грузчиков тт. Крюкова, Неделюка, Грунина и другие.

Коллектив морагентства Каспфлота обязался выполнить досрочно и квартальный план переработки грузов.

И. ЖИЛЬЦОВ.

По примеру экипажа парохода „Минск“

Итоги соревнования машинных команд

Морской флот нашей страны является потребителем самых ценных сортов каменноугольного и нефтяного топлива. Затраты на топливо составляют ежегодно сотни миллионов рублей. Отсюда ясно, какую значительную экономию средств даст государству снижение расхода топлива хотя бы на 1 проц.

Почин Лидии Корабельниковой, работающей два дня в месяц на сэкономленном материале, нашел широкий отклик среди экипажей судов морского флота.

Первым последователем Лидии Корабельниковой явился экипаж парохода «Минск» Дунайского пароходства (капитан тов. Кулыгин, старший механик тов. Киселев), который принял обязательство 1—2 дня в месяц совершать рейсы на сэкономленном топливе и обратился к морякам всех бассейнов с призывом последовать его примеру.

Призыв этот был дружно подхвачен командами других судов. Уже в апреле сказались первые положительные результаты соревнования за экономию топлива и смазочных материалов.

По десяти пароходствам в это соревнование включилось более 130 судов, в том числе 23 парохода, работающие на мазуте, свыше 40 пароходов, работающих на угле, и 66 теплоходов. Экипажи этих судов уже сэкономили государству 580 тонн мазута, 390 тонн дизельно-моторного топлива и свыше 1.000 тонн угля на сумму более 450 тыс. рублей. Это в свою очередь дало возможность работать на сбереженном топливе и смазочных материалах 162 ходовых суток.

Наилучших результатов добилось в апреле Дунайское пароходство. Здесь по 29 судам сэкономлено 68 тонн мазута и 74 тонны дизельного топлива на сумму 52 тыс. рублей. Это обеспечило работу на сбереженном топливе в течение 42,5 судосуток. Передовыми экипажами в соревновании явились команды парохода «Минск» и теплохода «Севастополь», выполнившие обязательства на 125 проц. Команда теплохода «Хасан» (капитан тов. Анискевич) при обязательстве работать трое суток на сэкономленном топливе фактически сумела проработать на нем 4,5 суток.

По Черноморскому пароходству соревнование охватило экипажи 18 судов. Моряки Черноморья в апреле сэкономили 360 тонн мазута, 90 тонн дизельно-моторного топлива и 200 тонн угля, короче говоря, сберегли государству 166 тыс. рублей. Эта экономия дала возможность черноморским судам проработать на сбереженном топливе 29 суток. Лучших показателей по этому пароходству добились экипаж парохода «Сухона» (капитан тов. Самойлюк, старший механик тов. Титов), проработавший на сэкономленном топливе 3,2 суток, экипаж теплохода «Краснодар» (капитан тов. Кулик, старший механик тов. Умысков), команда парохода «Николаев» (капитан тов. Доценко, старший механик тов. Следзюк), парохода «Ижора» (капитан тов. Коробченко, старший механик тов. Кальмиус). А всего по Черноморскому пароходству в апреле проработал на сэкономленном топливе более двух ходовых суток каждый экипаж шести крупных судов.

В Балтийском пароходстве в соревновании за экономию топлива участвовали экипажи 19 судов. Они за один месяц сэкономили мазута, дизельно-моторного топлива и угля на сумму 114 тыс. рублей. Достигнутая экономия позволила многим судам сделать дополнительные рейсы. Лучшие результаты по этому пароходству у экипажей парохода «Олонец» (капитан тов. Савин, старший механик тов. Щука), где моряки сэкономили 70 тонн топлива и работали на нем 3,5 суток, и парохода «Эльтон» (капитан тов. Тарвид, старший механик тов. Вацкю), где команда обеспечила работу на сэкономленном топливе в течение 3,2 суток.

В Латвийском пароходстве призыв Л. Корабельниковой подхватили моряки 10 судов. Экономия топлива здесь составила за месяц 24 тыс. рублей. Суда работали на сбереженном топливе свыше восьми ходовых суток.

В Северном пароходстве в соревнование за экономию топлива включились экипажи 10 судов. Моряки Севера дали обязательство сэкономить топлива на 12 ходовых суток, а фактически сэкономили его на 13,5 суток, сэкономив 29 тонн мазута и 233 тонны угля. Лучших результатов добился экипаж парохода «Степан Халтурин» (капитан тов. Пакулин, старший механик тов. Суханов) и моряки парохода «Буденный» (капитан тов. Тагилов, старший механик тов. Михов).

Моряки Каспия с большим под'емом встретили обращение экипажа парохода «Минск». В пароходстве Каспtанкер соревновались 12 судов, которые обязались в апреле работать на сэкономленном топливе 25,5 ходовых суток. Передовиком новаторского движения по Каспtанкеру явился экипаж теплохода «Каганович» (капитан тов. Квабулидзе, старший механик тов. Наумов), моряки которого сумели выполнить свое ответственное обязательство на 240 проц.

Что касается Азовского пароходства, то тут в соревнование за экономию топлива включились моряки 12 судов, приняв обязательство работать в апреле на сэкономленном топливе 13 судосуток. Фактическая экономия топлива по этим судам составляет 36 тонн дизельно-моторного топлива и 9 тонн угля. Отдельные команды судов также добились хороших результатов. Так, например, моряки теплохода «Краснодон» (капитан тов. Зеленский, старший механик тов. Волошин), выполнили обязательство на 420 проц., экипаж теплохода «Массандра» (капитан тов. Мигелен, старший механик тов. Высоцкий)—на 120 проц.

Не все моряки сумели, однако, сдержать данное слово. Так, например, в Черноморском пароходстве команда теплохода «Львов» работала на сэкономленном топливе всего лишь 0,1 суток, экипаж парохода «Чехов» — 0,6 суток, экипаж дизельэлектрохода «Чиатури» — 0,9 суток. По Балтийскому пароходству экипажи 17 судов работали менее двух суток на сэкономленном топливе. Весьма незначительны показатели экономии у команд теплоходов «Пулково», «Сестрорецк», «Академик Карпинский» и парохода «Жан Жорес».

Из судов Латвийского пароходства слабо боролись за экономию топлива команды судов «Генерал Баграмян», «Бирута», «Прометей». Экономия топлива на этих судах в апреле незначительная. По пароходству Каспtанкер также не выполнили своих обязательств экипажи 11 судов.

Развернувшееся на флоте соревнование за экономию топлива и смазочных материалов помогло выявлению новых резервов.

Не успокаиваясь на первых успехах, советские моряки при активной помощи политотделов и партийных организаций еще шире развернут социалистическое соревнование за экономию материальных ресурсов и тем самым увеличат вклад моряков в дело укрепления мощи нашей великой Родины.

М. СОКОЛОВ,
начальник топливно-энергетического отдела Министерства морского флота.



Лучший крановщик Мурманского порта тов. **В. Горб** — один из инициаторов соревнования крановщиков за выполнение двух годовых норм.
Фото П. Захаревского.

В честь сессии Верховного Совета СССР

Сокращаем ходовое время

БОРТ ПАРОХОДА «НИВА». **(По радио).** Экипаж судна в первом рейсе добился хороших производственных результатов. Задание было перевыполнено по тоннам на 7.4 проц., по тонно-милям — на 7.9 проц. За рейс было сэкономлено 32 часа эксплоатационного времени.

Во втором рейсе моряки обязались сэкономить 20 часов. Экипаж посвятил очередной рейс предстоящей сессии Верховного Совета СССР. Сейчас судно находится в Балтийском море. Моряки бдительно несут вахтенную службу. Кочегары-комсомольцы тт. Громов, Заозеров, Лейс держат пар на марке. Матросы тт. Шеверлин, Мухаев, Семенов хорошо стоят на руле. Пароход идет точно по заданному курсу. Машинисты тт. Генин, Смотрин обеспечивают бесперебойную работу механизмов, борются за увеличение скорости судна.

Рейсы на сэкономленном топливе

АСТРАХАНЬ. **(Наш корр.).** Теплоход «Профинтерн» совершил сверхплановый рейс на сэкономленном топливе и смазочных материалах. Судно пришло в Астрахань досрочно на 7 часов.

Скоростные рейсы в честь сессии Верховного Совета СССР на сэкономленном топливе и смазочных материалах совершили также суда «Урицкий», «Академик Вильямс», «Кузьма Минин». Теплоход «Урицкий» доставил большегрузный воз на 11 часов раньше, чем это было определено планом. На 13 часов досрочно закончили свои рейсы суда «Академик Вильямс» и «Кузьма Минин».

* * *

БАКУ. **(Наш корр.).** Каспийские моряки стахановским трудом отмечают первую сессию Верховного Совета СССР. В социалистическом соревновании серьезных успехов достигли экипажи судов «Свердлов», «Кабардинка», «X лет Октября». Все они совершили в мае по одному сверхплановому рейсу. Теплоход «Кабардинка» сделал дополнительный рейс на сэкономленном топливе.

Хорошо работают также экипажи танкеров «Чкалов», «Берия» и других.

По Советской стране

ОТКРЫТИЕ ПАМЯТНИКА И. В. МИЧУРИНУ

МИЧУРИНСК. (ТАСС). Здесь состоялось торжественное открытие памятника И. В. Мичурину. На главной площади города собралось более 30 тысяч трудящихся Мичуринска и районов Тамбовской области. Присутствовали многочисленные делегации, прибывшие сюда из других областей и городов страны.

С речью на митинге выступил секретарь областного комитета партии тов. Волков. Он говорил о достижениях трудящихся области в претворении в жизнь мичуринского учения, об успешном осуществлении сталинского плана преобразования природы. Бурной овацией была встречена здравица в честь великого корифея науки, вождя и учителя Иосифа Виссарионовича Сталина.

Оркестр исполняет Гимн Советского Союза. С монумента спадает белое покрывало. Взорам присутствующих открывается бронзовый памятник преобразователю природы И. В. Мичурину.

Высота памятника — 12,5 метра. Иван Владимирович изображен во весь рост держащим в руке яблоко.

С речами на митинге выступили вице-президент Всесоюзной академии сельскохозяйственных наук имени В. И. Ленина тов. Мосолов, директор Центральной генетической лаборатории имени Мичурина тов. Горшков и другие.

После митинга многочисленные делегации трудящихся возложили венки на могилу И. В. Мичурина.

Началась уборка хлебов

На полях колхозов Азербайджана началась массовая уборка озимых хлебов. Скошены первые тысячи гектаров ячменя и пшеницы.

В Астрахан-Базарском районе — крупнейшем зерновом районе республики — вслед за косарями включились в работу комбайны. В нынешнем году из 43 тысяч гектаров озимых хлебов в этом районе большую половину намечено убрать комбайнами.

Первые обмолоты показывают, что урожай озимых хлебов хороший. Многие колхозы с неполивных земель получат в среднем по 100 и более пудов с гектара.

По дорогам на заготовительные пункты потянулись обозы с зерном нового урожая. Начало сдачи хлеба государству колхозники превращают в подлинный праздник. На заготовительные пункты прибывают хлебные обозы, разукрашенные красными флагами, плакатами с обязательствами досрочно выполнить план хлебозаготовок.

Доклады колхозников на научной сессии

В Новосибирске закончилась сессия Западносибирского филиала Академии наук СССР, посвященная важнейшим вопросам развития сельского хозяйства Сибири. С интересным докладом выступил председатель сельскохозяйственной артели «Гигант», Тогучинского района, депутат Верховного Совета СССР тов. Шадрин. Он рассказал о том, как перспективное планирование развития хозяйства помогает лучше организовать труд, использовать резервы для повышения урожайности полей и продуктивности животноводства.

Внедряя передовую агробиологическую науку, колхозники добиваются высоких урожаев. Валовой сбор хлеба по сравнению с 1940 годом возрос почти в два раза. Намного больше, чем до войны, стало в колхозе крупного рогатого скота, свиней, овец, лошадей.

С большим вниманием слушали ученые доклад председателя правления сельскохозяйственной артели «Союз строителей», Ояшинского района, Героя Социалистического Труда тов. Куклина о влиянии удобрений на урожай зерновых культур в травопольном севообороте.

В обсуждении доклада практиков колхозного производства приняли участие агрономы, научные сотрудники селекционных станций.

Сельские водопроводы

ТБИЛИСИ. (ТАСС). Села Грузии покрываются разветвленной сетью водопроводов.

Строящийся в Тетрицкаройском районе Бсовретский водопровод даст воду четырнадцати селам. Алазанская ГЭС даст электроэнергию сооружаемому Бодбийскому водопроводу в Сигнахском районе.

МНОГОЭТАЖНЫЕ ДОМА СТОЛИЦЫ

С каждым годом растет и благоустраивается столица нашей Родины — Москва. В центре и на окраинах великого города сооружаются красивые жилые дома, новые школы, институты, кинотеатры, поликлиники и детские учреждения. Все выше поднимаются стальные каркасы высотных зданий на Ленинских горах, у Красных ворот, на Котельнической набережной.

Более ста многоэтажных домов закладывается на магистралях, площадях и набережных столицы в нынешнем году. Сейчас разрабатываются проекты этих монументальных зданий.

В Государственных архитектурно-проектных мастерских Министерства городского строительства выполняются проекты четырех жилых домов в десять, двенадцать и четырнадцать этажей. Они будут строиться на шоссе Энтузиастов, Семеновской набережной реки Яузы, Волоколамском и Ярославском шоссе.

Разрабатывается проект ансамблевой застройки Щербаковской улицы в Сталинском районе. Здесь намечено построить 16 жилых домов, не менее десяти этажей каждый.

Шеренга новых домов выстроится на Ярославском шоссе, невдалеке от Рижского вокзала. По проекту архитектора П. П. Ловейко здесь будут возведены два дома в десять и один — в четырнадцать этажей. В них в общей сложности будет более 700 квартир.

Участки для новых многоэтажных домов отведены на Краснопресненской и Фрунзенской набережных, Ленинградском, Волоколамском и Можайском шоссе. (ТАСС).

ПАРТИЙНАЯ ЖИЗНЬ

О воспитании кандидатов партии

В июле 1946 года Центральный Комитет ВКП(б) принял постановление «О росте партии и о мерах по усилению партийно-организационной и партийно-политической работы с вновь вступившими в ВКП(б)». Это постановление дало партийным организациям конкретную программу работы по большевистскому воспитанию того огромного пополнения, которое пришло в партию в годы Великой Отечественной войны и в послевоенный период.

Выполняя это решение ЦК ВКП(б), партийные организации и политорганы морского флота значительно усилили работу по воспитанию кандидатов в члены ВКП(б). Большинство партийных организаций на флоте сумело охватить всех кандидатов в члены ВКП(б) политической учебой, стало шире вовлекать их в активную партийную жизнь, обсуждать на партийных собраниях вопросы, связанные с воспитанием кандидатов.

Это, несомненно, дает свои положительные результаты. Подавляющее большинство кандидатов в члены ВКП(б) служит примером в работе и дисциплине, повседневно занимается повышением своего политического и культурного уровня, активно участвует в общественно-политической жизни. Имена многих кандидатов партии занесены на бассейновую доску почета. В числе передовиков на судах Черноморского пароходства кандидаты в члены ВКП(б) тт. Непейвода — матрос парохода «Тайгонос», Григоренко — машинист парохода «Баку», Краснов — крановой теплохода «Украина», Осадчий — слесарь дизель-электрохода «Россия». Много раз завоевывает звание лучшего по профессии кандидат партии тов. Новоженин — электрик теплохода «Передовик» пароходства Совтанкер. Он вторично избирается председателем судового комитета. В Латвийском пароходстве кандидаты и члены ВКП(б) боцман Меренков, машинист Лопатников являются стахановцами, их имена также занесены на бассейновую доску почета. Лучшим мотористом судна является на теплоходе «Волга» недавно принятый кандидатом в члены ВКП(б) тов. Лисконог. Он хороший агитатор, активно участвует во всех мероприятиях экипажа судна.

Таких положительных примеров можно было бы привести десятки. Но мы не можем на этом успокаиваться и не вскрывать наши недостатки и промахи в работе по воспитанию кандидатов партии.

В период Великой Отечественной войны и в годы послевоенного мирного строительства ряды большевиков на флоте значительно выросли за счет лучших людей, пламенных патриотов советской Родины. Стремление лучших людей связать свою судьбу с партией является выражением безграничной преданности народных масс советскому общественному строю, их сплочения вокруг большевистской партии.

Политическое воспитание этого молодого пополнения партии было и остается важнейшей задачей каждой партийной организации. Незыблемым законом партийного строительства является указание Ленина и Сталина о том, что нет ничего выше, чем звание члена партии. Еще на втором с'езде партии, разоблачая оппортунизм меньшевиков, В. И. Ленин говорил: «Мы должны стараться поднять звание и значение члена партии выше, выше и выше...». Говоря о величии большевистской партии и о высокой чести состоять в ее рядах, товарищ Сталин в исторической речи на II Всесоюзном с'езде Советов сказал: «Мы, коммунисты, — люди особого склада. Мы скроены из особого материала. Мы — те, которые составляем армию великого пролетарского стратега, армию товарища Ленина. Нет ничего выше, как честь принадлежать к этой армии. Нет ничего выше, как звание члена партии, основателем и руководителем которой является товарищ Ленин».

Мы не можем забывать того, что две трети всех коммунистов на флоте составляют молодые по партийному стажу товарищи. Это обязывает парторганизации и политотделы флота усилить идеологическую работу среди кандидатов партии и молодых членов ВКП(б).

Молодой коммунист с первых же дней своего пребывания в партии должен проходить настоящую школу большевистского воспитания. Кандидатский стаж для того и установлен, чтобы кандидат прошел школу большевистской партийности, ознакомился с программой, Уставом ВКП(б). Именно в это время парторганизация должна испытать товарища на практической работе, проверить его личные достоинства и политические качества. Ленин и Сталин всегда требовали, чтобы кандидатский стаж был серьезным испытанием, а не пустой формальностью.

Прямой долг и обязанность партийных организаций и политотделов на морском транспорте — вооружить молодых коммунистов идейно, помочь им овладеть огромным опытом борьбы нашей партии, научить их свободно разбираться в основных вопросах политики партии, привлечь их к активной партийной работе. Несмотря на некоторое улучшение дела воспитания молодых коммунистов, партийные организации судов и политотделы имеют еще в этой области серьезные недостатки. Кандидаты партии в своем большинстве принадлежат к числу лучших работников морского флота. Многие из них вполне подготовлены и достойны быть принятыми в члены ВКП(б). Но в силу неудовлетворительной работы некоторых партийных организаций больше половины кандидатов имеет просроченный кандидатский стаж. Несколько человек имеют кандидатский стаж до десяти и более лет.

Наличие большого количества кандидатов в члены ВКП(б) с просроченным стажем говорит о том, что некоторые партийные организации судов и политотделы не уделяют должного внимания этому важнейшему участку партийной работы, не оказывают серьезной помощи кандидатам партии в подготовке их к вступлению в члены ВКП(б). Большая текучесть кадров плавсостава, частые перемещения кандидатов ВКП(б) с судна на судно мешают делу изучения партийными организациями деловых и политических качеств кандидатов партии. Особенно неудовлетворительно поставлена работа по воспитанию кандидатов партии в парторганизациях судов Дальневосточного, Сахалинского, Черноморского сухогрузного, Северного и Каспийского пароходств.

Не все обстоит хорошо и с политическим просвещением кандидатов партии, с вовлечением их в активную партийную жизнь. Среди кандидатов партии имеются товарищи, которые не учатся, не имеют партийных поручений. Например, в парторганизациях судов Мурманского пароходства шесть кандидатов партии—тт. Мешедо, Захарьин, Цыганков, Бабиченко, Терехов и Дуров — нигде не учатся. Мало уделяют внимания кандидатам партии и отдельные парторганизации судов Черноморского пароходства. Так, на теплоходе «Адмирал Ушаков» кандидат в члены ВКП(б) тов. Ремизов имеет одиннадцатилетний кандидатский стаж. Немало кандидатов партии с просроченным стажем и на других судах. На пароходе «Скадовск» третий механик тов. Столпов является кандидатом партии с 1942 года; на пароходе «Чехов» у тов. Головченко кандидатский стаж с 1939 года, а у тов. Коваль — с 1943 года.

Такие же факты имеются на судах Северного пароходства. На теплоходе «Академик Комаров» длительное время работает тов. Бутаков. Он кандидат в члены ВКП(б) с 1942 года. Партийная организация с ним работает мало, не привлекает его к активной партийной жизни, не помогает ему в повышении политических знаний. На пароходе «С. Киров» в таком же положении кандидаты в члены ВКП(б) с 1947 года — машинист тов. Пушкин и механик тов. Антипин.

Задача партийных организаций и политических отделов пароходств — коренным образом перестроить свою работу среди кандидатов партии. Настоящее воспитание молодых коммунистов, особенно кандидатов партии, в духе большевистских традиций возможно лишь на основе общего под'ема всей партийно-организационной и партийно-политической работы.

Хорошей школой большевистского воспитания являются общие собрания коммунистов. Привлекая кандидатов партии к обсуждению производственных задач, партийная организация тем самым приобщает их к активной партийной жизни. Молодой коммунист, принимая непосредственное участие в партийной работе, глубже и полнее осознает, какую ответственность налагает на него принадлежность к великой партии Ленина — Сталина. Посещение партийных собраний и активное участие в подготовке их — долг и обязанность коммуниста. Так и только так нужно воспитывать молодых коммунистов с первых дней вступления в партию.

Одной из действенных форм воспитания кандидатов партии является партийное поручение. Оно не только дает возможность проверять личные качества члена или кандидата партии, но и помогает ему быстрее приобщаться к партийной работе, способствует его политическому росту. Но партийные поручения могут дать серьезный воспитательный результат и принести большую пользу только в том случае, если они соответствуют уровню подготовки и способностям каждого кандидата партии. Секретарям парторганизаций необходимо периодически контролировать, как кандидаты партии выполняют партийные поручения. Это воспитывает у молодых коммунистов чувство ответственности, партийную дисциплинированность, способствует их росту. Вместе с тем партийные организации должны следить, как кандидаты в члены ВКП(б) работают над собой, и всячески помогать им в повышении их идейного уровня. И по мере политического роста кандидатов партии следует поручать им выполнение все более серьезных партийных заданий.

Долг и обязанность партийных организаций и политотделов—повседневно воспитывать кандидатов партии в духе безграничной преданности своей Родине. Следует добиваться, чтобы они были передовиками и организаторами социалистического соревнования, служили примером для беспартийных в труде и дисциплине. Надо воспитывать их в духе непримиримости к недостаткам, косности и рутине.

Политические отделы должны использовать все средства и возможности для улучшения работы по воспитанию кандидатов партии. Там, где партийная организация живет полнокровной партийной жизнью, обычно создаются более благоприятные условия для идейного роста кандидатов партии, для проявления ими авангардной роли в борьбе за успешное решение производственных задач.

Капитан морского флота I ранга
Т. БУРАВЦЕВ.

На экономические темы

Хозрасчетные вахты

В прошлом году несколько судов Латвийского пароходства было переведено на рейсовый хозрасчет. Это дало положительные результаты. В то же время вскрылось и несовершенство самой формы рейсового хозрасчета: при нем нельзя определить, кто виноват в перерасходе средств, нельзя точно установить, кто из моряков и сколько сэкономил топлива, материалов. В результате на протяжении всего рейса экипаж работал недостаточно эффективно, не было должной борьбы за хозрасчет.

Подобная картина наблюдалась и на пароходе «Турайда». Приведем пример: скажем, вахты машинной команды справились со своими задачами отлично: поддерживалось нужное давление пара, достигнута экономия топлива и смазочных материалов. Но в рейсе нечетко работали вахты палубной команды: судно отклонялось в сторону от заданного курса, терялось ходовое время. А ведь для парохода «Турайда» 10 минут задержки в пути с грузом составляют около трех тысяч рублей.

Таким образом, успехи вахт машинной команды незаметно сводятся на-нет плохой работой палубной команды.

Отсюда вытекает вывод: необходимо хозрасчетный рейс расчленить на составные части и конкретизировать их. Так именно мы и поступили с самого начала своих хозрасчетных рейсов. Мы разработали и внедрили более конкретную форму хозрасчета —повахтенную, которая в течение 1949 г. блестяще себя оправдала как самая жизненная форма хозрасчета на судне.

У нас налажен учет расходов топлива и материалов по каждой вахте в отдельности.

Учет расходования топлива и материалов ведет вахтенный механик. Работу палубной вахты контролирует вахтенный помощник капитана. После каждой вахты мы вывешиваем график учета работы всех вахт судна. В графике указываются давление пара в котлах, число оборотов главной машины в минуту, пройденный за вахту путь, фамилии вахтенных кочегаров, машинистов и матросов, количество израсходованных материалов и их стоимость.

Из графика ясно, как работали каждая вахта и каждый вахтенный в отдельности.

Кроме графика у нас налажен оперативный учет результатов хозяйственной деятельности экипажа в целом за рейс. В этом учете мы отражаем фактические показатели выполнения плана, количество перевезенных грузов, себестоимость перевозок, общий расход средств и общую экономию. Учитываются также и причины непроизводительных простоев (ожидание распоряжений, причала, лоцмана, отсутствие груза и т. п.).

Такой учет, как зеркало, отражает всю хозрасчетную деятельность экипажа в целом и позволяет своевременно устранять недостатки. Это положительно сказывается на результатах работы людей, воспитывает у моряков чувство ответственности за порученное дело.

Несомненно, такой порядок ведения хозрасчета требует кропотливого труда, но эта работа потом окупается сторицей. Ведение повахтенного хозрасчета позволило экипажу парохода «Турайда» за навигацию 1949 года покрыть около миллиона рублей убытка прошлых лет (пережог топлива, ремонт). Кроме этого, за 10 месяцев мы добились около 450 тысяч рублей сверхплановых накоплений. Этим доказана жизненность повахтенного хозрасчета.

Однако борьба за крепкий хозрасчет не проходит без трудностей. Так, например, работники диспетчерской службы пароходства запланировали нам в декабре прошлого года заведомо убыточный рейс. Они направили судно в тот порт, где заранее было известно отсутствие грузов. В результате пароход непроизводительно простоял четверо суток. Кроме этого, экипаж терял много времени из-за разноречивых распоряжений диспетчерской и главка. Всего за навигацию прошлого года мы потеряли 214 часов. Но почему-то убытки, связанные с простоями судна, были отнесены за наш счет, хотя в них моряки нисколько не повинны.

Почему так получилось? Да потому, что отделы пароходства не интересуются хозрасчетной деятельностью экипажей и сами не занимаются ею.

Повахтенный хозрасчет вызывает интерес у экипажа к учебе, стремление постоянно совершенствовать методы работы, способствует широкому развитию социалистического соревнования. Так, машинная команда нашего судна под руководством старшего механика тов. Милосердова изыскала способ использования угольной пыли: повторно сжигается в топках шлак, полностью устранена утечка пара. Все это обеспечило большую экономию топлива.

Много изобретательности проявлено и в деле повышения мощности главной машины. За 7.5 месяца моряки сэкономили столько топлива, что судно может на нем работать 3 месяца. Особенно высоких показателей в этом отношении добились вахты кочегаров тт. Абрамова, Чуркина, Гудалайтеса.

Повахтенный хозрасчет вызвал большую инициативу и у моряков палубной команды: постепенно изыскан и установлен наивыгоднейший диферент судна, давший значительный прирост скорости судна, развернулась настоящая борьба за рациональное использование кубатуры при укладке генеральных грузов, что позволило нам перевозить в каждом рейсе дополнительно значительное количество груза.

В настоящее время на флоте широко развернулось социалистическое соревнование за досрочное выполнение годового плана. В связи с этим встает вопрос о материальном поощрении стахановцев. Ныне действующая инструкция по премированию экипажей судов за выполнение и перевыполнение плана перевозок и производственных заданий имеет серьезные упущения.

При определении премии экипажам за выполнение и перевыполнение рейсовых заданий и месячных планов перевозки грузов необходимо исходить из наличия сверхплановых накоплений. В противном случае хозрасчет не будет стимулировать производительность труда, свернет инициативу людей.

Хочется остановиться и на таком вопросе. В Калининградском и Клайпедском портах происходят частые перешвартовки судов. Делается это с той целью, чтобы ускорить разгрузку. За досрочную разгрузку судов, как известно, портовики получают «диспач», а расходы по оплате буксиров ложатся на судно. Нужно положить этому конец. За излишние перешвартовки судна по требованию порта стоимость буксиров должен оплачивать сам порт.

По примеру промышленных предприятий экипажи должны иметь ценники стоимости всех операций по обслуживанию судна береговыми организациями. Без ценника капитан не знает, как производить оплату за использование портового буксира, во что обходится экипажу проводка судна в порт и т. п.

В хозрасчетной деятельности большое значение имеет план перевозок на месяц и квартал. Такие планы экипажу, кроме рейсового задания, пока еще не даются. Экипаж вынужден строить свою хозрасчетную работу только в пределах рейса, без перспектив на будущее.

Жизнь сама подсказала, что месячные и квартальные планы для экипажей судов крайне необходимы, их нужно сообщать своевременно. Большой помехой в планировании перевозок является и то, что главк дает пароходствам слишком общие планы: тонны и тонно-мили, не указывая даже портов назначения, а это усложняет работу пароходства.

Все эти недостатки не дают возможности экипажам в полной мере использовать огромную силу хозяйственного расчета для досрочного выполнения плана перевозок, добиться рентабельной работы.

Ф. БАТЕНКО,
первый помощник капитана парохода «Турайда».



Токарь механического цеха Одесского завода им. Андре Марти комсомолец К. Ангелов выполняет 220—230 процентов нормы. На снимке: К. Ангелов за обработкой втулки. Фото И. Любарского

Письма в редакцию

О ШТОРМОВЫХ ШИНАХ ДЛЯ ГРУЗОВЫХ ЛЮКОВ

За время трехлетней работы на пароходе «Петрозаводск» мне пришлось трижды заказывать штормовые шины для грузовых люков. Они изготавливались на Канонерском и Рижском судоремонтных заводах.

Мне пришлось убедиться в том, что на этих заводах не было правильной технологии изготовления шин. Каждый завод применял свою конструкцию шины и изготовлял ее по-разному. Эт привело к тому, что на каждом судне имеются разные конструкции шин. Шины получаются тяжелыми, но, несмотря на это, они не выдерживают удара волны, потому что при перекатывании волны через грузовой люк шина изгибается или же ломается пополам.

Лучшей конструкцией шины для грузового люка нужно считать такую, когда шина состоит из двух половин, каждая с захватом за отбойную полку комингса люка, с соединением их на середине люка. Если шину изготовлять из оцинкованного металла, она может быть легкой и удобной при ее постановке. Такая шина будет предохранять брезенты от ржавчины. Нельзя допускать высоких шин, так как они создают большие препятствия для перекатывающейся через люк волны.

Для упорядочения изготовления шин необходимо создать специальную комиссию из представителей Морского Регистра, работников морских инспекций и конструкторов-судостроителей для того, чтобы эта комиссия выработала определенные стандарты шин для грузовых люков морских судов.

Н. ФАФУРИН,
капитан парохода «Петрозаводск».

БЕЗДУШНОЕ ОТНОШЕНИЕ К КАДРАМ

В Нарьян-Маре находится Печорская дистанция пути Архангельского управления морских путей. В порту имеется жилплощадь. Однако начальник порта тов. Котлов и начальник жилищно-коммунального отдела тов. Лемехов не обеспечивают новых работников дистанции пути жилплощадью. В то же время половина жилой площади порта занята людьми, не имеющими никакого отношения к морскому флоту.

Руководители порта также всячески уклоняются от ремонта квартир, в которых проживают работники дистанции пути. В результате такого положения эта организация не может укомплектовать свой штат квалифицированными работниками.

Мы надеемся, что Министерство морского флота даст указание руководителям Печорского порта о предоставлении квартир работникам дистанции пути.

В. ФИЛАТОВ,
начальник Печорской дистанции пути и обстановки.

ЗАДЕРЖИВАЕТСЯ РЕМОНТ ТЕПЛОХОДА

В декабре 1948 года от причала завода им. Парижской Коммуны отошел теплоход «Азербайджанец». Ремонт его был произведен недоброкачественно. В течение пятнадцати месяцев судно плавало с дефектами, которые не были устранены, и инспекция Морского Регистра не могла принять гребные валы.

Первого апреля нынешнего года для устранения дефектов теплоход «Азербайджанец» вновь встал у причала завода им. Парижской Коммуны. Прошло два месяца, но ремонт по существу еще не начинался. На заводе пока лишь ограничились раз'единением валов. Между тем необходимо снять валы для проверки на станке и после этого уложить их на место.

Теплоход «Азербайджанец» — одно из крупных сухогрузных судов Каспия. Поэтому необходимо принять все меры к тому, чтобы быстрее выпустить его из ремонта.

Р. МОРДУХАЕВ,
электромеханик теплохода.

АВТОПОГРУЗЧИКИ БЕЗДЕЙСТВУЮТ

В Херсонском порту большая часть грузов обрабатывается без механизмов. Между тем в порту есть хорошие автопогрузчики. Но они стоят в гараже, так как у них нет скатов. Порт в течение трех лет шлет заявки на них в отдел снабжения Главюжфлота — и все безрезультатно.

И так бездействуют ценнейшие механизмы, работа которых ускорила бы намного грузовые операции, освободила бы автотранспорт.

Непонятно такое безразличное отношение руководителей Главюжфлота к важному требованию Херсонского порта.

Н. ПРИХОДЬКО.

Комсомольцы Каспия в борьбе за план

Комсомольские организации судов Каспфлота, претворяя в жизнь решения XI с'езда ВЛКСМ, помогают развертыванию социалистического соревнования среди молодых моряков и направляют их творческую энергию на неуклонное повышение производительности труда, укрепление дисциплины, бережное отношение к народному достоянию.

Молодежь в нашем пароходстве составляет более половины экипажей судов. Отсюда понятна ее роль в борьбе за выполнение плана перевозок.

Движимые чувством советского патриотизма, молодые моряки Каспия изыскивают новые пути к повышению производительности труда, добиваясь высоких производственных показателей. Зачинателями новой формы социалистического соревнования явились комсомольцы и молодежь теплохода «Кафур Мамедов». Именно на этом судне началось соревнование за звание «Отличная судовая вахта». Соревнование это нашло живой отклик не только на судах Каспия, но и в остальных бассейнах нашей страны. Это соревнование у нас на Каспии стало серьезным и действенным фактором в борьбе за план перевозок.

Получение права на звание «Отличная судовая вахта» ставит перед моряками повышенные требования: надо безупречно знать и выполнять уставы и правила технической эксплоатации, отлично пользоваться всеми видами связи, эффективно использовать судовые машинные установки. Ставится задача добиваться увеличения скорости судна, четко, отлично знать и выполнять обязанности по судовым тревогам, в полной сохранности перевозить грузы и наилучшим образом использовать грузовместимость судна. Участники соревнования должны добиваться экономии топлива и смазочных материалов. Одним из важнейших показателей соревнования является обязательство не допускать нарушений трудовой дисциплины.

Развернувшееся социалистическое соревнование за звание «Отличная судовая вахта» немало способствовало досрочному выполнению пароходством государственного плана перевозок в 1949 году. В настоящее время 66 комплексных судовых вахт борются за почетное звание «Отличная судовая вахта».

В первом квартале это звание присвоено 17 комплексным вахтам. На теплоходе «Багиров» почетное звание завоевали вахты второго помощника капитана тов. Конного и второго механика тов. Маркова; на теплоходе «Дагестан» — второго помощника капитана тов. Чхеидзе и второго механика тов. Гамбарова.

Молодые моряки Каспия быстро подхватили почин парохода «Воронеж». Вместе со старшими товарищами они активно участвуют в социалистическом соревновании за увеличение скорости судов. В целом по флоту бассейна в истекшем году скорость судов увеличена на 5,5 проц. Комсомольцы и молодежь машинной команды теплохода «Низами» под руководством старшего механика тов. Самохина провели своими силами ремонт механизмов и помогли увеличить скорость судна на 1,55 мили в час. Увеличения скорости судов добились и экипажи судов «Дагестан», «Медвежонок», «Капитан Гораненко», «30 лет ВЛКСМ» и многие другие.

Борясь за досрочное выполнение плана перевозок, молодежь изыскивает дополнительные возможности для увеличения грузопод'емности судов. Например, комсомольская организация теплохода «30 лет ВЛКСМ» за счет освобождения трюмов судна от ненужного оборудования и материалов добилась увеличения грузопод'емности судна, благодаря чему было дополнительно перевезено более 500 тонн груза.

Нередко борьба моряков за успешное выполнение рейсового задания оказывается под угрозой срыва в связи с недостаточной подготовкой портов к грузовым операциям. Тогда комсомольцы организуют бригады и участвуют в погрузо-разгрузочных работах. Например, в апреле молодежь парохода «Печора» вместе со старшими товарищами обработала 650 тонн груза.

Комсомольская инициатива часто выручает экипажи судов из серьезных затруднений. Теплоход «Койда» совершал рейсы в порт, где погрузка и разгрузка производится только судовыми механизмами. Однажды грузовое устройство вышло из строя. Судно должно было идти в балласте. Тогда молодые моряки живо взялись за ремонт стрел, быстро привели их в рабочее состояние. Угроза балластного пробега была ликвидирована.

В борьбе за план перевозок много помогает тесное содружество моряков с рабочими судоремонтных заводов. Стремясь досрочно выпустить судно из ремонта, моряки принимают участие в заводских работах. Недавно Бакинскому судоремонтному заводу Каспфлота потребовалось произвести с'емку и установку одного вспомогательного двигателя на теплоходе «Багиров». Комсомольцы и молодежь судна решили помочь судоремонтникам выполнить эту работу своими силами. Работа, рассчитанная на два дня, была ими сделана за четыре часа. Установку вала главной машины парохода «Ингул» лимитировала одна деталь, которую в течение долгого времени не могли изготовить на заводе имени Парижской Коммуны. Тогда комсомольская организация судна обратилась в комитет комсомола завода с просьбой ускорить изготовление этой детали. Комсомольцы завода живо откликнулись. Чтобы не задерживать ремонт других судов, они изготовили эту деталь во внеурочное время.

Комсомольские организации воспитывают у молодых моряков бережное отношение к материалам, топливу, смазке. Патриотический почин Лидии Корабельниковой, подхваченный экипажем парохода «Минск», нашел широкий отклик и поддержку среди комсомольцев и молодежи судов Каспфлота. Экипаж теплохода «Кафур Мамедов» в прошлом году добился экономии 6.8 проц. топлива, 6,5 проц. смазочных материалов. Это дало возможность судну проплавать 15 суток на сэкономленном топливе. Неплохих результатов в экономии топлива добился молодежный коллектив теплохода «Низами». Теплоход «30 лет ВЛКСМ» 190 часов находился в эксплоатации на сэкономленном топливе.

В работе комсомольских организаций серьезное место занимает воспитание у молодых моряков чувства ответственности за техническое усовершенствование механизмов на судах. Молодежь привлекается к активному участию в рационализации и изобретательстве. Молодыми моряками внесено более 30 рационализаторских предложений, направленных на улучшение работы судовых механизмов. Свыше 3.000 рублей годовой экономии дает предложение комсомольца теплохода «Низами» тов. Прохорова. Он подсказал возможность изменить конструкцию золотника, что помогло устранить недостатки в работе главного двигателя. Ценные предложения внесены молодым инженером-механиком, секретарем комсомольской организации управления пароходства тов. Чебухановой. Около 42 тысяч рублей годовой экономии дает ценное предложение комсомольца Ипполитова.

Активному участию комсомольцев в рационализаторской работе помогла техническая учеба. Проводилось индивидуальное обучение моряков; свыше тысячи человек подготовлено в кружках технического минимума. Комсомольские организации многих судов, в том числе теплоходов «Бравый», «Дагестан», «Кафур Мамедов», «Комсомолец», «Багиров» и других, повседневно контролируют ход технической учебы молодежи. Эти вопросы часто обсуждаются на комсомольских собраниях.

Однако мы не имеем никакого основания считать, что у нас хорошо работает каждая первичная комсомольская организация. Некоторые из них до сих пор ограничивают свою деятельность только внутрисоюзными вопросами, забывают, что вся политическая и воспитательная работа должна быть подчинена успешному выполнению производственных планов, социалистических обязательств. На пароходе «Хатанга» и теплоходе «Иртыш» комсомольские организации мало занимаются вопросами социалистического соревнования. Здесь не организовано соревнование за звание «Отличная судовая вахта», нет гласности и учета соревнования. Комсомольская организация ни разу не обсуждала этих вопросов на своих собраниях. Комсомольские организации судов «Аму-Дарья» и «Капитан Гораненко» не борются как следует за экономное, бережное расходование топлива, смазки и материалов. Мимо внимания комсомольских организаций проходят иногда факты пережога топлива. Комсомольские организации судов «Пионер» и «Чорох» примирились с тем, что на судне не проводится техническая учеба, недостаточно требовательны к комсомольцам, которые перестали работать над повышением своих технических знаний. Позорным является факт перевода некоторых комсомольцев из числа начальствующего состава на низшие должности из-за того, что они отстают в технических знаниях.

На ряде судов слабо поставлено воспитание молодых моряков в духе сознательной трудовой дисциплины и четкого соблюдения Устава службы на судах морского флота Союза ССР. Только этим можно об'яснить случаи нарушения трудовой дисциплины со стороны комсомольцев и молодежи. С января по апрель отмечено 13 случаев нарушения дисциплины комсомольцами. Не всегда комсомольские организации своевременно реагируют на подобные факты. Например, комсомольская организация теплохода «Пионер» спокойно прошла мимо факта нарушения дисциплины комсомольцем Ямбаевым. Комсомольская организация теплохода «Колыма» своевременно не обсудила на общем собрании комсомольцев вопрос об опоздании на вахту комсомольца Потапова. Коллективное обсуждение проступков комсомольцев на общих собраниях помогало бы воспитывать остальную молодежь.

Неудовлетворительно обстоит дело с организацией досуга молодых моряков. Особенно плохо об этом заботятся комсомольские организации судов «Дунай» и «Бедовый». И не случайно именно на этих судах имелись факты нарушения дисциплины со стороны молодых членов экипажа.

На судах наблюдается большая текучесть среди молодых кадров. Около 70 проц. состава комсомольцев на судах «Молодец», «Капитан Гораненко», «Хатанга», «Бойкий» и других дважды менялись. За короткое время сменилось шесть секретарей первичных комсомольских организаций. Общеизвестно, что каждая первичная комсомольская организация — это не простая сумма людей, а организованный коллектив, спаянный единством воли, действий, дисциплины. Именно это придает ему силу, дает возможность быть коллективным организатором в воспитании молодежи. Частые переводы молодых моряков с судна на судно отрицательно сказываются на всей деятельности комсомольских организаций.

Наша первейшая задача — организационно укрепить все комсомольские организации судов, чтобы комсомольцы на деле были боевыми помощниками партии в коммунистическом воспитании молодежи и мобилизации ее сил на досрочное выполнение планов перевозок.

Помощник начальника политотдела Каспфлота по комсомольской работе, капитан морского флота III ранга
А. ОГАНДЖАНЯН.

В Черноморском пароходстве мало заботятся о пассажирах

Лето — наиболее горячая пора пассажирских перевозок на Черном море. Обычно в это время года со всех уголков нашей необ'ятной Родины в южные порты устремляются тысячи советских тружеников — одни с путевками в здравницы Крыма и Кавказа, другие с намерением совершить поездку по морю. На курортные линии поставлены комфортабельные суда — «Россия», «Грузия», «Петр Великий», «Петродворец» и другие.

Но странное дело, сейчас, когда можно было ожидать большого притока пассажиров, суда отходят из портов с большим количеством свободных мест. В апреле и мае план пассажирских перевозок не выполнен. В управлении Черноморского пароходства и в портах подыскивают этому любые оправдания, но главная причина заключается в отсутствии подлинной заботы о пассажирах.

Отправляясь в дорогу, пассажир первым делом интересуется расписанием — когда отходит судно, сколько придется быть в пути? Исходя из этого, он строит свои планы. Следовательно, заблаговременное составление расписания движения судов — одна из важнейших задач Черноморского пароходства. Но здесь этому делу не уделяют серьезного внимания.

Расписание на лето 1950 года вышло в свет в самый канун пассажирской навигации, причем оно сразу же было об'явлено временным. Отпечатали расписание в таком количестве, что его нехватило даже для многих узловых железнодорожных станций.

Но и это расписание просуществовало недолго. Оно было составлено наспех, оказалось в вопиющем противоречии с жизнью, с ним сразу же перестали считаться. Суда стали отправляться в рейс, приходить в порты не в те дни и часы, когда их ожидали. Пароход «Петродворец», например, вышел в свой первый рейс в порты Крыма и Кавказа с опозданием на... трое суток. В другом случае рейс этого судна попросту отменили. Запаздывал и теплоход «Львов». Некоторые капитаны устанавливали время отхода и прихода судов по своему усмотрению. На морских вокзалах можно и сейчас увидеть расписание, вдоль и поперек перечеркнутое, исправленное карандашами всех цветов радуги. Пассажирам невозможно в них разобраться. Справочные бюро вокзалов также дают самые противоречивые ответы...

14 мая инженер тов. Коростышев позвонил из Измаила в Одессу на морской вокзал и попросил дать ему справку, когда отходит ближайшее по расписанию судно в Сочи, куда он намеревался ехать лечиться. Ему ответили, что ровно через три дня в рейс уйдет теплоход «Грузия». Но пока он добирался из Измаила в Одессу, в управлении Черноморского пароходства рассудили по-иному: отход «Грузии» был перенесен на 19 мая. Так в результате безответственного отношения руководителей Черноморского пароходства к пассажирам инженер Коростышев должен был пробыть в Одессе лишних двое суток в ожидании теплохода и опоздал в санаторий.

Это далеко не единственный случай. На пассажирских вокзалах всегда можно встретить людей, поверивших в расписание и сейчас бесцельно ожидающих пассажирского судна.

В свете этих фактов нетрудно понять, почему пассажирский флот Черноморского пароходства не выполняет плана перевозок.

На работниках морских вокзалов лежит ответственная задача—хорошо обслужить каждого пассажира. В нынешнем году в этом направлении немало сделано. Большие ассигнования были отпущены на асфальтирование пассажирских причалов, привокзальных площадей, на их озеленение. Достойна похвалы работа коллектива Сухумского морского вокзала — одного из лучших на Черноморском побережье. Его работники проявляют большую заботу о пассажирах. Здесь во-время отремонтировали помещения. В просторном зале ожидания поддерживаются чистота и порядок. Четко работают касса, справочное бюро, камера хранения. Заботится о пассажирах коллектив Ялтинского порта. В зале ожидания здесь исключительная чистота. Работники вокзала предупредительно встречают пассажиров.

Но, к сожалению, еще не везде так обстоит дело. Большинство морских вокзалов Черноморского побережья встретило летние пассажирские перевозки неподготовленными. В Батуми у дверей зала ожидания висит табличка — «Закрыто на ремонт». В Поти, где с такой любовью убрали привокзальную площадь, морской вокзал до сих пор не открыт, хотя давно миновали сроки окончания всех ремонтных работ.

В неудовлетворительном состоянии находится Одесский морской вокзал. Все в нем носит на себе печать бескультурья и невнимания к пассажирам. В залах ожидания полумрак. На полу мусор, окурки. Столы ничем не покрыты. Ни посидеть, ни отдохнуть невозможно. Вот один из пассажиров подходит к баку, на котором висит табличка «Кипяток». Но напрасны его старания. В баке нет ни капли воды. Надо не забывать, что все это происходит в большом культурном центре и только по вине людей, которым поручено обслуживание пассажиров. Когда же начальник Одесского порта тов. Васев наведет порядок на морском вокзале?

Морским вокзалом в Новороссийском порту руководит малокультурный и грубый человек тов. Медяников. О недостатках в работе этого вокзала в газете «Морской флот» писалось еще в прошлом году. Но с тех пор ровным счетом ничего не изменилось. Как и год назад, вокруг вокзала грязь, неубранный мусор. Доска для об'явлений о подходе и отходе судов и о наличии свободных мест на них — пустая. Давно остановились вокзальные часы, и некому позаботиться о том, чтобы их вновь завести.

Еще более неприглядно внутри вокзала. Давно не мытый пол, грязные стены, потолок в паутине. Неудивительно, что пассажиры предпочитают не заходить в вокзал.

Большие неудобства испытывают пассажиры от того, что диспетчеры Новороссийского порта направляют пассажирские суда к причалу, находящемуся в шести километрах от города. Может быть, это крайне необходимо? Ничего подобного. Начальник порта тов. Митронин давно имеет желание отвести для швартовки пассажирских судов третью пристань, рядом с морским вокзалом. Но для этого, как оказывается, недостает только баржи, чтобы в нее выгружать груз, так как на пристани нет складской площади. Но эту «проблему» никак не разрешат ни в Новороссийском порту, ни в Главюжфлоте. Поэтому сотни людей с чемоданами вынуждены перепрыгивать через железнодорожные пути, шагать мимо работающих кранов и затем совершать многокилометровый путь в город.

Один из пассажиров решил было написать жалобу. Начальник морского вокзала невозмутимо ответил ему: «Что же, можете написать. Таких жалоб у нас много». И действительно, жалоб много, но они подшиваются к делу. На некоторых из них можно прочесть ответы тов. Медяникова, смысл которых, пожалуй, сводится к одному: «Работаем, как умеем, не нравится, можете к нам не приезжать».

Н. КИШИНЕВСКИЙ.

КОГДА НЕТ СЛАЖЕННОСТИ В ДЕЙСТВИЯХ ДИСПЕТЧЕРСКИХ СЛУЖБ

Главный диспетчер Латвийского пароходства любит в своих пространных телефонограммах, адресованных главному диспетчеру Рижского порта, ссылаться на приказы министра, инструкции и наставления. Это вполне разумно. Но... беда в том, что руководители службы эксплоатации Латвийского пароходства сами систематически нарушают приказы министра, инструкции и наставления.

Приказ № 415 министра морского флота требует, чтобы работники пароходств своевременно информировали портовиков о предстоящих грузовых работах на судах, характере грузов, их расположении в трюмах, чтобы они своевременно подавали заявки на бункеровку, снабжение судов водой и т. д.

На основании этих данных порты строят свой суточный план, разрабатывают технологические карты скоростной обработки судов, организуют труд на причалах. Так, казалось бы, должно быть и в Рижском порту. Но что получается на деле? Суточный план нашего порта нередко нарушается по вине диспетчера службы пароходства. Обратимся к фактам.

В порт прибывает буксирное судно «Помор», его нужно забункеровать. Руководители Латвийского пароходства ставят нас в известность об этом с большим опозданием, на 15 часов позже установленного срока. В результате порт не включает в суточный план бункеровочные работы. По этой причине происходит задержка судна, так как рабочие заняты на других работах.

Через несколько дней «Помор» снова возвращается из рейса. Опять ему необходимо топливо. И снова порт получает информацию об этом с опозданием. Это ломает график работ, затрудняет производство грузовых операций.

Еще один пример. Несколько месяцев пароход «Даугава» стоял в ремонте у причала судоремонтных мастерских пароходства. Наконец, ремонт окончен. Потребовалась бункеровка судна. В порт из пароходства в 10 часов 30 минут поступает телефонограмма тов. Бантыша: «К 12 часам перешвартовать пароход «Даугава» и дать угля 20 тонн». В этот момент в порту не оказалось свободных буксирных судов. Они выполняли работы согласно суточному плану. Так создалась угроза простоя судна. В этом виновен сам тов. Бантыш: он не дал во-время заявку на перешвартовку и бункеровку «Даугавы». Но пароход «Даугава» все же был перешвартован. Простояв час под бункеровкой, он вышел на ходовые испытания. В 22 часа новая телефонограмма в порт: «Дать «Даугаве» 180 тонн бункерного угля» (время подхода судна не указывалось). Через три часа после поступления информации «Даугава» подошла к угольному причалу для бункеровки. Портовики подвели краны, сняли рабочих с других причалов и вынуждены были забункеровать судно, в то время как эта работа не планировалась в суточном плане порта.

Трудно об'яснить, чем руководствовался тов. Бантыш, заставив судно два раза подходить под погрузку угля. Гораздо проще было дать во-время заявку и на перешвартовку и на полный бункер.

26 мая в 13 часов пароходство сообщило в порт, что через четыре часа сюда подойдет судно «Ненец», которому необходимы 45 тонн топлива. Информация поступила с опозданием на 20 часов. Работа, конечно, портом не могла быть включена в суточный план, ибо он составлялся накануне.

На-днях в порт прибыл из дальнего рейса пароход «Рязань». Капитан сообщил по радио о количестве и размещении груза на судне. Эти данные подтвердило пароходство. «Рязань» прибыла в Ригу, началась разгрузка. Истекли сутки, наступили вторые. Со времени прибытия судна в порт прошло 35 часов. Разгрузка уже подходила к концу, и вдруг совершенно неожиданно за подписью заместителя начальника пароходства тов. Хабалова поступает телефонограмма: «После окончания разгрузки на пароход «Рязань» необходимо погрузить 80 тонн угля».

По приказу № 415 министра морского флота порт должен производить бункеровку судов в процессе грузовых операций. И на судне и в пароходстве прекрасно знали, что судну надо срочно выходить в рейс, но порт об этом ничего не знал. Создалась угроза простоя «Рязани». Но по счастливой случайности судно все же не простояло. Оказалось, что на пароходе еще есть уголь в таком количестве, которого достаточно для того, чтобы дойти до порта назначения.

Согласно приказу министра пароходство обязано за двое суток до начала каждой десятидневки сообщать портам график подхода своих судов под обработку. Рижский порт регулярно получает такую информацию от Балтийского, Эстонского и других пароходств, чьи суда направляются в Ригу, но Латвийское пароходство Рижскому порту такой информации не дает, хотя и находятся в одном городе.

Можно было бы привести еще ряд фактов безответственного отношения работников пароходства к выполнению своих обязанностей. Эти факты прежде всего говорят о том, что в Латвийском пароходстве не борются с простоями судов, не заботятся об улучшении оперативного планирования, не держат крепкой производственной связи с портами. Естественно, это отрицательно сказывается на производственных успехах, является серьезной помехой в работе.

Ю. ЗАКЛИКОВСКИЙ,
диспетчер Рижского порта.

Новые навигационные знаки на Севере

Штурманы судов, совершающих первые рейсы вдоль берегов Севера, ориентируются по новым навигационным знакам. Часть из них представляет собой сложные высотные сооружения. Они были установлены этой зимой работниками Архангельской, Печорской дистанций пути и Онежского путевого поста Архморпути.

Сооружение навигационных знаков было большим и сложным делом. После того как старейшие работники Севера И. П. Котлов, Н. А. Бонев и молодой техник П. Я. Хмельницкий разработали проекты строительства, на трассу выехали бригады рабочих. Была суровая зима. Стояли сильные морозы. Снежная метель и свирепые ветры дули беспрерывно по нескольку суток. Но строители развернули социалистическое соревнование и не прекращали работы. Особенно успешно работали строители Печорской дистанции пути. В условиях заполярной зимы они раньше срока закончили работы и установили 9 знаков вместо 8 по плану. Здесь особенно отличилась бригада строителей тов. Малюшина. Бригада выполнила задание на 188 проц. Строители-стахановцы тт. Артеев, Воеводин, Копытов в отдельные дни выполняли по 2—2,5 нормы.

В Онеге бригада тов. Крысанова выполнила задание на 370 проц. Большую помощь строителям оказал начальник Онежского морского порта тов. Разуваев. Он организовал систематическую и бесперебойную доставку лесоматериалов на все строительные участки.

Успехи строительства показали, что створные знаки, несмотря на их сложную конструкцию и большую высоту, можно строить своими силами. Этой зимой моряки Севера соорудили и сдали в эксплоатацию 17 новых знаков. В течение этого лета мы построим еще ряд новых навигационных знаков.

Инженер Л. САМПСОНОВ.

ВЫПУСК КУРСАНТОВ

АРХАНГЕЛЬСК. (Наш корр.). Закончились государственные экзамены в мореходной школе. Большая часть курсантов получила отличные и хорошие оценки. Хорошо подготовились к практической работе отличники учебы тт. Шубин, Половинин, Пифонтов, Головигин и другие курсанты.

На-днях в школьном клубе состоялся выпускной вечер. По окончании торжественного заседания, посвященного выпуску молодых специалистов морского флота, состоялся концерт, в котором участвовали коллектив художественной самодеятельности и хор управления пароходства.

ЖДАНОВ. (По радио). В мореходной школе состоялся выпуск курсантов по специальностям матросов, кочегаров и машинистов. Отличные и хорошие отметки на государственных экзаменах получили 88 проц. учащихся. Они направлены на постоянную работу в Азовское, Латвийское и Эстонское пароходства. Выпускники-отличники тт. Ражев, Фетисов и Букуткин направлены для продолжения учебы в мореходное училище.

Стахановец парохода «Аскольд» тов. Новиков готовится поступить в мореходное училище. На снимке: тов. Новиков на уроке геометрии.
Фото Г. Вуколова.

Крепкая дисциплина — основа нашей работы

В эту навигацию, как и в прошлом году, наше судно выполняет задания по буксировке плотов. Стремясь достойно выполнить свои обязательства, экипаж «Помора» с первых рейсов энергично борется за ускорение темпов транспортировки лесоматериалов, за высокие качественные показатели работы.

Буксировка плотов морем сопряжена с рядом трудностей, которые особенно возрастают в штормовую погоду, в туман, а также во время плавания ночью. От моряков требуются исключительная бдительность, организованность, четкое несение вахтенной службы. Борясь за полную сохранность принятых к буксировке лесоматериалов, команда напряженно работает, противопоставляя силам стихии упорство и морскую выучку.

В свой первый рейс за плотами буксир «Помор» вышел в этом году 23 апреля. Времени с тех пор прошло не так много, но экипаж уже добился немалых трудовых успехов. Хотя перед первомайским праздником судно плавало только неделю, мы значительно перевыполнили свое задание как по тоннам, так и по тонно-милям. Закрепляя успехи предмайского соревнования, экипаж в минувшем месяце работал еще энергичнее. Благодаря самоотверженному труду машинной и палубной команд мы систематически завершаем рейсы за полтора-двое суток вместо трех суток по плану.

Главная причина нашего успеха об'ясняется прежде всего сознательным отношением моряков к труду, их высокой трудовой дисциплиной.

Экипаж «Помора» живет дружной, сплоченной семьей; членов команды об'единяет крепкое морское товарищество. Готовые всегда и во всем помочь друг другу, они смело идут навстречу опасностям и трудностям, действуют по принципу: один за всех, все за одного.

Но вместе с тем наши моряки не привыкли прощать друг другу ошибки, оплошности. Каждый член экипажа, заметив промах товарища, считает своим долгом указать ему на это, добиться устранения недостатка. Начальствующий состав воспитывает членов команды в духе высокой требовательности, неуклонно добивается укрепления дисциплины и порядка.

Хорошим средством воспитания моряков является раз'яснение Устава о дисциплине работников морского транспорта СССР. Этот важнейший документ на буксире «Помор» детально изучили все члены экипажа. Внимание начальствующего состава постоянно обращено на то, чтобы моряки не только знали Устав, но и точно выполняли его.

Начальник — это воспитатель экипажа, старший товарищ и наставник моряков. Ясно, что его замечания подчиненным имеют эффект и достигают наибольшего результата в том случае, когда сам он является образцом поведения. Поэтому мы поставили перед собой задачу — в первую очередь добиться того, чтобы безупречно выполняли требования Устава лица начальствующего состава.

Экипаж у нас молодежный. Среди кочегаров и матросов большинство составляют комсомольцы. Молодые моряки во всем берут пример со старших, со своих начальников. И им действительно есть у кого поучиться. Старший помощник капитана коммунист тов. Сиськов, член ВКП(б) старший механик тов. Иванов, второй помощник капитана тов. Ольшевский, третий помощник тов. Витолс, третий механик тов. Рюхин и другие моряки всем своим поведением и поступками являют собой пример для экипажа. Прекрасно работает начальник судовой рации, почетный радист СССР тов. Дегурко, обеспечивающий хорошую связь судна с портами и пароходством.

Устав обязывает каждого работника морского транспорта точно исполнять возложенные по службе обязанности, проявляя необходимую инициативу. Начальствующий состав нашего судна ясно понимает, что одними только административными мерами нельзя добиться выполнения этого требования. Борясь за крепкую дисциплину, мы уделяем самое пристальное внимание политико-воспитательной работе среди экипажа, повышаем сознательность моряков.

Большая роль в этом принадлежит партийной, комсомольской и профсоюзной организациям. Коммунисты судна не только сами показывают пример дисциплинированности и безупречного выполнения служебного долга, но и ведут за собой всех моряков. По поручению партийной организации коммунисты тт. Сиськов, Иванов и другие выступают перед членами экипажа с докладами и проводят беседы о советском патриотизме, о коммунистическом отношении к труду, о чести и достоинстве советского моряка. На судне выпускается стенгазета, которая остро критикует недостатки, показывает лучших людей коллектива. Большое воспитательное значение имеют производственные совещания. Ставя на обсуждение экипажа важные и злободневные вопросы нашей работы, мы повышаем активность моряков на производственных совещаниях. Когда каждый кочегар, машинист, матрос хорошо уяснит себе свои задачи, свою роль в выполнении производственных заданий, то усиливается и его ответственность перед коллективом.

В разносторонней работе по укреплению дисциплины начальствующему составу судна оказывает повседневную помощь комсомольская организация. Комсомольцы — наша опора, энергичные наши помощники в борьбе с проявлениями неорганизованности и разгильдяйства. Активно вступив в соревнование за получение звания «Отличная судовая вахта», они организовали контроль за чистотой рабочего места в котельной, за порядком на палубе, в жилых помещениях судна. Когда подводятся итоги соревнования по профессиям, учитываются не только производственные результаты, но и дисциплина моряков, чистота рабочего места, санитарное состояние кают.

Секретарь комитета комсомола боцман тов. Жилковский является настоящим вожаком и воспитателем молодежи. Он внимательно относится к ценным начинаниям молодых моряков, поддерживает их инициативу и тем самым мобилизует творческую энергию молодежи на образцовое выполнение производственных заданий экипажа.

Весной этого года наш коллектив по инициативе коммунистов и комсомольцев принял обязательство произвести ремонт судна своими силами. Под руководством старшего механика тов. Иванова была составлена подробная опись работ, которые предстояло выполнить в машине. Старший помощник капитана тов. Сиськов вместе со стахановцами палубной команды наметил ремонтные работы по палубным механизмам. Моряки горячо принялись за ремонт. Между бригадами развернулось соревнование за досрочное выполнение заданий и сдачу работ с оценкой «хорошо» и «отлично». Хотя времени на ремонт у экипажа было мало, моряки перебрали и отремонтировали все без исключения вспомогательные механизмы. Судоремонтные мастерские пароходства помогли нам только токарными работами.

Полтора месяца плавания показали, что экипаж добросовестно поработал на ремонте. Судовые механизмы действуют хорошо и никогда не подводят нас в самых трудных навигационных условиях.

Стремление свято блюсти дисциплину труда сочетается у лучших стахановцев судна с большой личной инициативой. Борясь за досрочное выполнение рейсовых заданий, за сохранность социалистической собственности, моряки проявляют мужество, мастерство и находчивость.

Недавно «Помор» был застигнут в море штормом. Судно вело на буксире большой плот. Ночью под сильными ударами волн разорвались цепи, которыми были скреплены бревна. Часть плота течением относило в сторону. Буксир тотчас же сделал разворот и подошел к оторванной части плота. Боцман тов. Жилковский, старший помощник капитана тов. Сиськов, матросы тт. Гридин и Соглаев, невзирая на опасность, быстро спустились с судна на плот и, подведя под бревна трос, снова скрепили их. Благодаря находчивости и мужественной работе моряков плот удалось доставить в порт в полной сохранности.

Четкая работа палубной команды позволяет нам все больше экономить время в портах, сокращать продолжительность стоянок. Вся операция закрепления плотов на буксир занимает у нас сейчас не более 40 минут. От двух до трех часов эксплоатационного времени мы сберегаем благодаря совмещению бункеровки, приема воды и снабжения.

Как капитан судна я пользуюсь предоставленным мне по Уставу правом поощрения моряков, которые примерно и старательно относятся к служебным обязанностям, проявляют инициативу, самоотверженность и находчивость в работе. В эту навигацию мною об'явлена благодарность матросам 1-го класса тт. Соглаеву и Красильникову, матросу 2-го класса тов. Гридину, боцману тов. Жилковскому, радисту тов. Дегурко, помощникам капитана тт. Витолс, Ольшевскому, Сиськову.

Как показывает повседневная практика, высокая дисциплина является основой основ в нашей работе, главным условием успешного выполнения каждым судовым коллективом поставленных перед ним задач. Помня об этом, начальствующий состав и общественные организации буксира «Помор» будут еще активнее развертывать воспитательную работу среди моряков, еще настойчивее пропагандировать Устав, чтобы не иметь и в дальнейшем ни одного нарушения дисциплины. В этом — залог новых успехов во славу нашей любимой Отчизны.

Л. ЛАУБЕРТС,
капитан буксира «Помор».

Об инженерном образовании судоводителей

Улучшить подготовку специалистов морского флота

Задача высших мореходных училищ состоит в подготовке высококвалифицированных командных кадров морского флота, хорошо знающих современную технику и морское дело.

Наши высшие мореходные училища дали стране немало молодых специалистов. Назрела теперь необходимость проанализировать качество подготовки инженеров морского флота вообще и, в частности, судоводителей-инженеров.

Некоторые думают, что для того, чтобы получить инженерное образование, достаточно изучить судоводительские дисциплины в об'еме программы высшей школы. Но это неверно.

Судоводительская подготовка и инженерное образование — два совершенно различных понятия. В настоящее время роль судоводительских факультетов сведена к подготовке штурмана. Курсанта не знакомят с конструктивными и инженерными расчетами, не дают ему основательного знания новейшей техники. В этом и состоит серьезный недостаток образования судоводителей.

Как известно, круг деятельности судоводителя замыкается на трех основных видах работы — судовождении, эксплоатации судна и морской практике. При такой организации учебного процесса недостаток в подготовке судоводителя сразу виден. Получается так, что штурман-выпускник высшего мореходного училища, получив соответствующий диплом, может самостоятельно управлять судном, но не может правильно решить основных задач морской практики — по расчету прочности судового оборудования и такелажа, по расчету напряжений, испытываемых судном и его устройствами при грузовых операциях, при погрузке тяжеловесов, при перемещении грузов во время шторма и при получении судном серьезных повреждений.

Положение судоводителя, не имеющего инженерного морского образования, в том случае, когда его судно получило повреждения или село на мель, чрезвычайно тяжело и затруднительно.

Так, однажды судно, где капитаном был тов. Александров, село на мель, и экипаж не мог справиться с трудностями спасательных работ. Это грозило гибелью судна. Пришлось работникам управления пароходства посылать морякам советы по радио. Ясно, что подобный «метод», хотя и давший на сей раз удовлетворительный результат, не может считаться системой.

Советская техника стремительно идет вперед. Качество работы нашего флота все время повышается, и это обстоятельство требует, чтобы судоводитель уже в стенах высшего учебного заведения был подготовлен к производству необходимых инженерных расчетов.

Существующий учебный план для судоводительских отделений сейчас уже не годится. Формально в нем нельзя как будто усмотреть особых недостатков — сюда внесены все предметы по морскому образованию и общетехнические предметы. Однако при детальном рассмотрении учебного плана легко увидеть, что он построен неправильно как в смысле сроков, так и в отношении очередности освоения дисциплин.

Важнейшее место в учебной программе занимает морская практика. К сожалению, существующий учебный план отводит морской практике роль вспомогательной дисциплины. Согласно этому плану, чтение курса «Морская практика» начинается на первом семестре и заканчивается на шестом, то-есть морскую практику проходят раньше, чем все другие дисциплины, которые призваны служить научно-теоретической основой для ее изучения.

Вследствие этого важнейшие вопросы морской практики изучаются без всяких теоретических обоснований — без изучения гидравлики, сопротивления материалов и др. Общетехнические предметы лишаются целеустремленности, они рассматриваются и учащимися и преподавателями как второстепенные. Лишены тем самым непосредственной связи с морским делом такие специальные предметы, как теория и устройство корабля, судовые системы и судовые устройства. Например, в курсе «Морская практика» курсанту излагается уход за судовыми устройствами, а принцип действия этих устройств он пройдет только через два года в специальном курсе «Судовые устройства и системы».

То обстоятельство, что морская практика не выносится на государственный экзамен (чем еще раз, с молчаливого согласия ГУУЗ'а, признается ее второстепенное значение), приводит к тому, что к концу учебы, к началу своей трудовой деятельности, судоводитель совершенно забывает даже те элементарные сведения, которые он из морской практики получил.

Это со всей очевидностью выявилось во время государственных экзаменов во Владивостокском высшем мореходном училище. Там всем курсантам были предложены вопросы из морской практики и получено только 52 проц. удовлетворительных ответов. Большинство курсантов, прекрасно понимая сущность вопросов, не смогло применить свои знания к решению конкретных задач морской практики.

Совершенно неудовлетворительна программа по морской практике для высших мореходных училищ, составленная старшим преподавателем Ленинградского высшего мореходного училища тов. Лапиным.

Она предусматривает элементарное изложение предмета в об'еме программы средней школы и носит характер описательного изучения известных приемов и «рецептов» морской практики, но научно никак не обосновывает эти приемы, необходимые для решения важнейших задач морского дела. В чем же дело?

Оказывается, программа построена на основе давно устаревшего и вредного учебника по морской практике Васильева, отражающего лишь опыт английской морской практики и совершенно не обобщающего опыта советского флота. Мы хорошо знаем, что работа передовых людей нашего флота давно уже опрокинула ряд этих программных положений и «рецептов». Программа по морской практике, составленная тов. Лапиным, пренебрегает громадными заслугами русской науки в создании и развитии основных положений мореплавания. И только в разделе «Аварийность флота» автор программы предлагает ссылаться на случаи из нашей практики (?). Во всей программе не встречается ни одного имени русских ученых или великих русских мореплавателей! В ней совершенно отсутствует также раздел организации службы на судах морского флота Союза ССР. Таким образом, эта основа основ морской практики совершенно выпала из круга знаний будущего судоводителя.

Такая программа не соответствует сегодняшним требованиям морского флота и не может быть программой для наших высших мореходных училищ.

В курс предмета «Морская практика» необходимо включить раздел «Грузоведение» и раздел «Судовые устройства и системы» и исключить отдельно существующий курс изучения судовых устройств, в котором ныне отсутствуют правила технической эксплоатации этих устройств. В программу «Морская практика» следует отнести такие разделы, как «Судовые работы, порядок и нормы их производства», «Организация службы на судах морского флота», «Опыт и достижения стахановцев морского флота», «Грузоведение и правила перевозки грузов морем», «Борьба с аварийностью на морском флоте», «Управление поврежденным судном и борьба за живучесть» и т. д.

Программа морской практики должна предусматривать прохождение курса на высоком идейно-теоретическом уровне, давать научное обобщение стахановскому опыту передовиков советского морского флота, вырабатывать у курсантов творческий научно-исследовательский подход к решению актуальных задач.

Те изменения учебного процесса подготовки инженера-судоводителя, которые мы предлагаем, несомненно, назрели давно. Они улучшат подготовку молодых специалистов морского флота и еще выше подымут качество работы морского транспорта.

Капитан морского флота III ранга
М. МУДРАК.

УСПЕХИ МОРЯКОВ СОВТАНКЕРА

ОДЕССА. (По радио). Широко развернувшееся социалистическое соревнование и стахановская работа моряков Совтанкера дали им возможность выполнить месячный план перевозок к 28 мая.

В честь первой сессии Верховного Совета СССР танкеры «Москва», «Волганефть», «Иосиф Сталин», «Мангышлак» обязались к 12 июня закончить план второго квартала.



Фотоочерк Б. Громова, П. Кашкеля и Н. Щеглова

Яркое солнечное утро встало над портом Жданов. С моря тянет свежий бодрящий ветерок. По иссиня-синему небу медленно и величаво плывут пухлые, будто надутые ветром, облака. Крошечными завитками барашков чуть колышется поверхность моря, залитая ярчайшим, до боли в глазах, потоком солнечного света. По ровной водяной глади скользят парусные суда рыболовецких колхозов.

У причала Ждановского порта швартуется теплоход «Ливадия». Звуки музыки, передаваемой через судовой репродуктор, сливаются с грохотом портальных кранов и паровозными гудками.

Сегодня в Ждановском порту горячий день. Сюда направляются пароходы «Ижора», «Курск», «Мацеста», теплоходы «Краснодон» и «Дон». В помещении главного диспетчера — начальники отделов и участков порта. Здесь оперативно решается вопрос о том, как принять это количество судов, как распределить краны и бригады грузчиков. Огромный, сложный механизм порта приводится в движение.

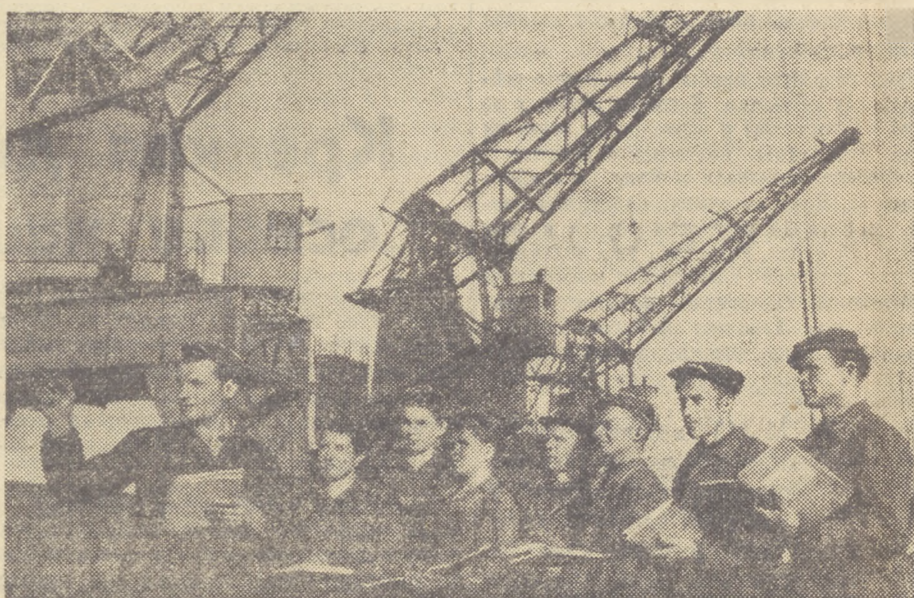
Этим летом исполняется 170 лет со дня, как в устье реки Кальмиус был основан город Мариуполь. К началу XX века он стал одним из важнейших морских портов Юга, был связан железной дорогой с промышленными центрами России.

Большого расцвета достиг город за годы советской власти. Мариуполь стал крупным индустриальным центром и портом. Здесь были построены школы, техникумы, дворцы культуры, санатории, дома отдыха, больницы, детские сады и т. д.

В 1948 году Мариуполь — родина верного соратника товарища Сталина А. А. Жданова—был назван его именем.

В годы Великой Отечественной войны немецкие оккупанты, заняв временно Приазовье, нанесли огромные раны городу и порту. Фашистские изверги разрушили заводы, жилые дома, помещения школ, больниц и т. д. Ущерб, нанесенный городу, исчисляется более чем в 880 миллионов рублей.

Сейчас в городе построено много новых школ, клубов, зданий. Только в прошлом году было израсходовано на бытовое строительство более 21 миллиона рублей.



Слушатели курсов крановщиков на практических занятиях. **На снимке** (слева): преподаватель крановщик-беспаловец **Н. Покотилов.**

Большую помощь в восстановлении города оказывает строительная организация «Азовстальстрой». На строительстве многоэтажных домов она применяет современную технику — башенные краны и другие механизмы. В нынешнем году «Азовстальстрой» должен ввести в эксплоатацию еще 13 тысяч квадратных метров жилой площади, а также ряд культурно-бытовых и коммунальных учреждений — главную насосную станцию города, школу № 1, хирургический корпус больницы, металлургический институт, дом отдыха трудовых резервов и пр.

Отступая под давлением советских войск из Мариуполя, немецко-фашистские захватчики нанесли огромный ущерб порту. Они взорвали элеватор, повредили причалы, сбросили краны в воду, сожгли складские и другие помещения. За период войны разрушились и гидротехнические сооружения порта.

В восстановлении родного порта строителям оказали большую помощь трудящиеся города. Много энергии и усилий пришлось приложить, чтобы привести в порядок сложное хозяйство морского торгового порта. Опрокинутые в море краны своими силами пришлось вытаскивать из воды, ремонтировать. Железнодорожники заново прокладывали пути. Пришлось сооружать новый высотный пост вместо сожженного и т. д.

Сейчас восстановлены основные причалы, железнодорожный узел, передвижные портальные, гусеничные краны и плавучий кран, все складское хозяйство, электро- и гидроподстанции, механическая мастерская и т. д. Регулярно работают суда на скоростной линии Поти — Жданов, доставляя руду индустриальным гигантам Украины.

... У причалов стоят пять судов. Из глубоких трюмов парохода «Курск» крановщики выгружают руду. Раскрыв металлическую пасть, грейфер крана загребает ценный металл. Пасть грейфера сомкнулась, наполнив его рудой. Команда сигнальщика — и крановщик медленно поднимает грейфер вверх, в воздух. С грохотом поворачивает свое металлическое тело кран, стрела с грейфером повисает над складом и, раскрывая свою пасть, ссыпает темнобурый металл.

Сегодня, в горячий для порта день, работают передовые крановщики — Савченко, Сопин, Демешко, Лаир, выполняющие от 200 до 225 процентов нормы, Цыганенко и Боцман — до 200 процентов. В их умелых руках работа кипит, спорится. Трюмы пустеют.

Резкие, четкие звуки сталкивающихся железнодорожных вагонов. Куда-то хлопотливо торопится маневровый паровоз. Пыхтя и отдуваясь, выпуская в воздух клубы черного дыма, он спешит к формирующемуся составу открытых вагонов, чтобы подвезти их к причалу, где стоит «Ижора», чтобы руда выгружалась не на склад, а непосредственно в вагоны.

Круглосуточный грохот, шум, гудки не пугают белосерых чаек. С гортанным криком кружатся они над акваторией порта.

Стало темнеть. Багрово-красное, раскаленное солнце уходило за горизонт. В порту в раскинувшихся на взгорье домах зажглось электричество. Красный уголок порта гостеприимно раскрыл свои двери. Сюда — в библиотеку или на лекцию о Китайской народной республике, в кинотеатр, где демонстрируется фильм «Падение Берлина», группами отправились свободные от вахты моряки.

Где-то вдали репетирует духовой оркестр. Из комнаты, расположенной рядом с красным уголком, послышались звуки аккордеона. Молодежь порта приглашается на «вечер отдыха». Крановщики, сигнальщики и грузчики, закончив работу, направились на курсы повышения квалификации.

Однако культурно-бытовое обслуживание в порту далеко еще не на высоте. Нет Дома культуры, где портовики могли бы провести культурно свой отдых. В общежитиях слабо ведется массово-просветительная работа: молодые грузчики предоставлены самим себе. Созданный при красном уголке кружок самодеятельности плохо обслуживает работников порта. Эти недостатки, надо думать, в порту будут быстро устранены.

...Южное звездное небо накрыло Азовское море. Вдали выбрасывают яркое пламя в воздух домны гиганта советской промышленности «Азовстали». Поток электричества залил порт. Грохочут портальные краны, ныряет в темноту неутомимый паровозик, пересвистываются сцепщики вагонов с машинистами. Из туманной мглы раздается басовитый сигнал теплохода, извещающего о своем прибытии в порт. А на втором участке уже заканчивают погрузку угля на освободившемся от руды пароходе «Курск».

Круглые сутки неутомимо трудятся работники Ждановского порта, понимая, что от их усилий во многом зависит выполнение плана металлургических заводов юга Украины. Работают ударно, по-стахановски, умножая славу своего великого государства.

Усиленными темпами возрождается порт и город Жданов. **На снимках** (слева направо): памятник А. А. Жданову в парке. Восстановленные жилые дома на улице Республики. Комсомольцы парохода «Чернигов» направляются в кинотеатр.

Новое в судоремонте

Стружкозавиватель

Много еще нерешенных вопросов в области скоростного резания металла. Огромные перспективы дальнейшего увеличения производительности труда и скоростей заложены в них.

Перевод станков на скоростные режимы в силу специфики судоремонтного предприятия встречает ряд трудностей. Чаще всего нам приходится обрабатывать детали со скоростью в 150—300 метров в минуту.

Резцы с отрицательными передними углами вызывают при этих условиях вибрацию и себя не оправдывают. Гораздо эффективнее резцы с положительным передним углом, но с фасками у режущей кромки под отрицательным углом заточки.

Однако при применении их возникают препятствия. При скоростных режимах резания стружка сходит с резца хотя и с большой скоростью, но незавитой лентой, сильно затрудняя работу токаря. Она обвивает станок, навивается на деталь. Станок приходится останавливать, чтобы убрать скопившуюся стружку. Иногда раскаленная стружка, скопляясь между резцедержателем и самой деталью, свивается в ком. Резец выходит из строя. Пластинка из твердого сплава ломается. Бывает и так, что стружка, навитая на деталь, при срезе ее резцом разметается во все стороны и падает на расстоянии 5—10 метров от станка. Работать в таких условиях невозможно.

Устранить это пытались разными путями. Вначале рекомендовали токарям обрывать стружку специальными крючьями, по мере схождения ее с резца. Но это ни к чему не привело. Нужно было искать другой путь. Лучше, если бы стружка, сходя с резца, завивалась кольцами. Такой способ удаления стружки в технической литературе не описывается. Даже инструкция Центрального проектно-конструкторского бюро по внедрению скоростного резания не давала на то никаких указаний.

Пришлось нам самим искать наилучший и безопасный способ удаления стружки из-под резца. Попытки добиться завивания стружки путем подбора углов заточки резца при положительных передних углах с фасками к успеху не привели. Напаивать дополнительные пластины из твердого сплава на резец или вытачивать уступ по передней грани, как делали это на других заводах, также было нерационально. Ведь на нашем заводе одним и тем же резцом приходится обрабатывать детали с разной скоростью резания. Уступ или напайка пластины обеспечивали бы завивание или ломку стружки только при определенном режиме резания.

Мы решили пойти по пути применения накладных стружкозавивателей, обеспечивающих возможность регулировки ее. Проще было бы сделать на резце стальную пластину под зажимные винты, которая мешала бы сходящей стружке, ломала или завивала ее.

Но и это оказалось невозможным. Конструкция стружкозавивателя должна отвечать ряду требований. При установке под винты он не должен отжиматься от передней грани резца. При частых зажимах обязательно сохранение первоначальной его формы и упругости. Если жесткий стружкозавиватель зажать под винты с упором на переднюю грань резца, последует выкрошивание пластины из твердого сплава. Твердость и износоустойчивость рабочей части стружкозавивателя должны быть наибольшими, а установка его простой.

Были произведены многочисленные эксперименты со стружкозавивателями из различных сталей, углеродистых и легированных, сырых и закаленных, различных степеней закалки, различной конструкции. В одном случае рабочая часть стружкозавивателя раскалялась до красного цвета и быстро изнашивалась. В другом, при применении закаленных, из углеродистой стали пластин, резец выкрошивался либо изза малой упругости стружкозавиватель изгибался, кромка его отжималась от резца. В образовавшуюся щель попадала стружка. Резец и стружкозавиватель выходили из строя. Лучшими были образцы, изготовленные из рессорной стали. Но и они также быстро изнашивались.

Попытка оснастить рабочую часть стружкозавивателя быстрорежущей сталью также не дала положительного результата. При напряженных режимах работы также быстро наступал ее износ.

Только оснастив головку стружкозавивателя особым твердым сплавом, удалось значительно повысить его стойкость. Конструкцию сделали сборной, что позволяет теперь быстро закаливать пластины из рессорной стали. Твердый сплав напаивается на головку, которая закаленными шурупами крепится к пластине. Применение рессорной стали придает упругость и эластичность. Подбором высоты и углов заточки головки стружкозавивателя удалось упростить установку и регулировку ее.

Испытания нового типа стружкозавивателя показали отличные результаты. Стало возможным при любых режимах резания отводить стружку и тем обезопасить работу токаря. Стружкозавиватель допускает применение наиболее удобных резцов с положительными передними гранями и фасками под отрицательным углом, без порчи пластинок резцов вытачиванием всякого рода «лунок» и «губок», значительно сокращающих срок службы резца.

Инженер В. МИТРОВИЧ.

Пока нет возможности...

Старшего производителя работ тов. Зинченко во Владивостокском порту почитают и уважают. Руководители порта и второго района, где работает тов. Зинченко, с похвалой отзываются о его трудовых делах, ставят его в пример другим.

Добрую славу честного и добросовестного труженика тов. Зинченко заботливо оберегает. Он все свои знания и силы, большой производственный опыт отдает любимому делу, нередко пренебрегая отдыхом, после смены остается на посту, следит за грузовыми операциями, добивается быстрой обработки судов.

Портовики глубоко уважают тов. Зинченко еще и за его добрую, отзывчивую душу — душу советского человека. Многие из них знают большую семью тов. Зинченко, отлично помнят благородный поступок Зинченко и его жены.

Было это пять лет назад. Закончилась Великая Отечественная война. Много страшного горя принесли гитлеровские варвары советскому народу. Десятки тысяч ребятишек потеряли родителей, кров. Без отца и матери остались семилетний Вадим Хижняк, восьмилетний Олег Лукьяненко и двенадцатилетний Михаил Путиенко.

В то время у тов. Зинченко семья была небольшая: он, жена и маленькая дочурка. Посоветовавшись между собой, супруги Зинченко решили сделать доброе дело. Так Вадим, Олег и Михаил стали приемными сыновьями Зинченко.

Трудности, связанные с воспитанием пополнившейся семьи, Зинченко не страшили. Единственное, что его беспокоило, это положение с жильем. В годы войны, живя в двух маленьких комнатках, семья мирилась с недостатками. Теперь же все усложнилось. «Ну что ж, — думал Зинченко, — еще немного потерпим, а там новые дома появятся, переселимся...».

Шли годы. Под любовным присмотром отца и матери ребята росли, учились. Михаил начал работать учеником на производстве и одновременно посещать пятый класс вечерней школы рабочей молодежи. Семья Зинченко пополнилась еще одной дочерью.

Расширилась и окрепла жилищная база порта. Многие портовики получили новые квартиры, а супруги Зинченко и их пятеро детей продолжали жить все в тех же маленьких комнатках.

Осенью 1949 года тов. Зинченко решил обратиться за помощью к начальнику жилищно-коммунального отдела порта тов. Шлык. Однако попытка успехом не увенчалась. Равнодушный и черствый человек, этот хозяйственник не только не обеспечил тов. Зинченко новой квартирой, но даже отказался ремонтировать старую.

Спустя несколько месяцев, после ряда бесплодных хождений в жилищно-коммунальный отдел, тов. Зинченко направил очередное заявление начальнику района тов. Пронину и председателю месткома тов. Козыреву. Он просил немногого: только ремонта квартиры. Но и тут старый портовик не нашел поддержки. Он лишь получил копию акта, составленного комиссией, организованной тт. Прониным и Козыревым. В акте содержался подробный перечень недостатков квартиры, обнаруженных при обследовании. В заключительной части акта многозначительно указывалось: «...Или предоставить тов. Зинченко другую квартиру, или срочно отремонтировать занимаемую».

Этот акт видели многие руководящие работники порта. Видел его и тов. Шлык.

— Когда появится возможность, квартиру дам, а эту ремонтировать не буду, — безапелляционно заявил начальник жилищного отдела.

Недавно на собрании портовиков вновь с большой теплотой говорилось о лучшем производственнике Зинченко. Спрашивается, понимают ли руководящие работники порта, насколько ничтожна цена подобных славословий, не подкрепляемых настоящей большевистской заботой о человеке?

В. ПОКРЫТЮК.

Новые книги

Л. Родин. Пять недель в Южной Америке. Гос изд-во геогр. литературы. Москва. Стр. 252. Цена 6 руб.

Три года назад, в мае 1947 года, ученые многих стран наблюдали с территории Южной Америки полное солнечное затмение, которое бывает довольно редко: раз в несколько лет. Книга Л. Родина рассказывает о пребывании советской экспедиции Академии наук СССР в Бразилии. Наши ученые совершили туда путешествие из Лепайского порта на теплоходе «Грибоедов». Моряки этого судна во время рейса в Бразилию оказали большую помощь участникам научной экспедиции.

В бухте Байия советские ученые с борта теплохода «Грибоедов» успешно наблюдали полное солнечное затмение, а также провели исследования над радиоизлучением Солнца. Участники экспедиции — ботаники, которые высадились в маленьком бразильском порту Ангра-дос-Рейс, совершили путешествие по стране, ознакомились с тропической растительностью и собрали обширные гербарии.

Экипаж теплохода «Грибоедов» бережно погрузил в порту Ангра-дос-Рейс множество ящиков с живыми тропическими растениями, которые предстояло доставить в Ленинградский порт. Возвращаясь на Родину, советские моряки и ученые также побывали в портах Аргентины и Уругвая.

И. Крузенштерн. Путешествие вокруг света. Гос. изд-во геогр. литературы. Москва, Стр. 319. Цена 12 руб. 50 коп.

В свет вышло первое советское издание книги Ивана Федоровича Крузенштерна «Путешествие вокруг света». Этот труд, посвященный первому русскому кругосветному морскому путешествию на кораблях «Надежда» и «Нева», был раньше издан только один раз — в 1809 году и уже давно стал библиографической редкостью.

В своей книге известный русский мореплаватель Иван Крузенштерн ярко и образно рассказывает о научных исследованиях и географических открытиях, совершенных нашими моряками. Первое русское кругосветное плавание продолжалось более трех лет. Русские моряки положили начало новой науке — океанографии.

Командиры кораблей первой русской кругосветной экспедиции Иван Крузенштерн и Юрий Лисянский проложили для судов нашего флота морской путь из Балтики через океаны к берегам Камчатки и северо-западной Америки. По пути шлюпов «Надежда» и «Нева» пошли корабли кругосветных экспедиций В. Головнина, О. Коцебу, М. Васильева, Г. Шишмарева, М. Лазарева, Ф. Беллинсгаузена и других русских мореплавателей.

Знаете ли вы, что...

...грозовое облако (туча) может иметь несколько километров в толщину (иногда до десяти). Ни один луч солнца не пройдет через такую облачную громаду;

...длина разряда молнии обычно бывает от 700—800 метров до 8 и редко до 10 километров. В отдельных случаях встречаются и более длинные разряды молнии;

...учеными установлено, что в год во всем мире происходит около 16 миллионов гроз;

...подсчитано, что в каждый час происходит до 360.000 и в каждую секунду до 100 разрядов молнии;

...зарница, которой мы любуемся, как красивым зрелищем, — это отблеск молнии отдаленной грозы, бушующей километров за 150—200 от нас;

...во время грозы не следует укрываться от нее под деревьями: молнии часто ударяют в деревья, особенно в высокие и одиноко стоящие;

...больше всего подвержен ударам молнии дуб, имеющий многочисленные и глубоко идущие в землю корни и, следовательно, представляющий меньшее сопротивление для прохождения молнии;

...удары молнии в песчаную почву вызывают плавление песка и образование трубок, называемых фульгуритами (фульгур-молния) или «чертовыми пальцами»;

...при грозе нельзя находиться на берегах рек и прудов, купаться и плавать на лодке. Молния часто «ударяет» в воду и в берег, где нет возвышения. Человек на берегу может оказаться таким возвышением;

...дождь, давший слой воды всего в один миллиметр, выливает на один гектар десять кубических метров воды, или около 900 ведер;

...умеренный дождь дает пять-десять миллиметров осадков. Отсюда видно, как обильно орошает землю сама природа и какое огромное количество воды выливается из туч;

...измерения после ливня в средней полосе СССР нередко показывают 30—40 и больше миллиметров осадков. Это значит, что на гектар выпало почти 40 тысяч ведер воды;

...ежегодно из атмосферы изливается на поверхность нашей планеты 397.000 кубических километров воды.

Путевки в санатории и на курорты

ВЛАДИВОСТОК. (Наш корр.). Многие работники морского транспорта Дальневосточного бассейна побывали в нынешнем году в местных домах отдыха, а также курортах и санаториях союзного значения. Крановщик Владивостокского порта тов. Брянский получил путевку на курорт Олентуй, столяру тов. Фокину выдана бесплатная путевка на курорт Кульдун, боцман теплохода «Ильич» тов. Никульшин недавно выехал в один из лучших курортов Грузии — Абастумани.

По сравнению с прошлым годом бассейновый комитет профсоюза сейчас располагает значительно большими средствами на приобретение путевок трудящимся. На летний период закуплены путевки в Ессентуки, Пятигорск, Железноводск, Сочи. Около тысячи человек проведут отпуск в здравницах Приморья.

БУНКЕРОВКА В ОТКРЫТОМ МОРЕ

У берегов Камчатки в разгаре крабовая путина. Краболовы дорожат каждым часом. По примеру прошлых лет снабжение краболовных судов топливом производится в открытом море. В нынешнем году сюда доставляет бункерный уголь пароход «Сталинград». Недавно моряки этого судна отлично справились со сложной операцией по перегрузке угля с борта на борт. Несмотря на штормовую погоду, перегрузка угля была проведена в предельно короткий срок.

После этих работ пароход «Сталинград» направился из Охотского моря в Тихий океан, к восточному берегу Камчатского полуострова. Здесь его ожидало флагманское судно дальневосточной китобойной флотилии «Алеут». Передав на него более полутора тысяч тонн угля, «Сталинград» вышел в очередной рейс.

Ответственный редактор В. С. КНЯЗЕВ.

ГАЗЕТА ВЫХОДИТ по средам и субботам

АДРЕС РЕДАКЦИИ: Москва, Центр. Ветошный переулок, д. 2, второй этаж, третья линия, помещение 211; для телеграмм: Москва — газета Морфлот. Телефоны: отв. редактора К 5-88-07, отв. секретаря, отделов редакции К 4-67-00 в коммут. К 0-01-91, доб. 10. Издательства в бухгалтерии доб. 69. Типографии К 0-14-85, доб. 91 и 1-50.

Б02028. Типография «Гудок», Москва, ул. Станкевича, 7. № 1617